

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6202 - Hospodářská politika a správa

Studijní obor: Pojišťovnictví

Dopravní nehoda jako pojistná událost

Road accident as an insurance event

DP-PO-KPO-2007 19

Petr Malkovský

Vedoucí práce: doc. Ing. Eva Ducháčková, CSc., KPO

Konzultant: ing. Petr Šlosar, MBL Crash Expert s.r.o.

Počet stran: 74

Datum odevzdání: 11.5.2007

Počet příloh: 3

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum: 11.5.2007

Petr Malkovský

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval svému konzultantovi mé diplomové práce Ing. Petru Šlosarovi za jeho rady a konzultace k mé práci.

Resumé

V diplomové práci je popsán postup pojišťovny a pojištěného při vzniku dopravní nehody a práce znalců v oboru dopravy. Cílem teoretické části práce je nastínit, jakým způsobem postupuje poškozený, pokud dojde k dopravní nehodě, jak postupují pojišťovny při vyřizování pojistných událostí motorových vozidel, jakým způsobem je následně stanovena výše škody na vozidle nebo na zdraví a jak vypadá znalecký posudek vypracovaný na základě žádosti pojišťovny. V praktické části práce je uvedena dopravní nehoda, ke které bylo nutno určit výši škody a pro podezření z pojistného podvodu byl vypracován také znalecký posudek .

Resumé

This diploma thesis is engaged in a standard practice of an insurance company and an insured person when a car accident happens. It also describes the work of car accident experts. The main purpose of the teoretical part of this work is to describe how a damaged person acts in the case of a car accident, how insurance companies act an in the case of insured accident of motor vehicles and how they estimate damages to the car or damages to human health and how looks an expert opinion elaborated on the request of an insurance company. In practical part of this work is given an example of road accident, the assessment of damage and an expert opinion on suspicion of the insurance fraud.

Klíčová slova:

likvidace, povinné ručení, odškodnění, pojistná událost, nehoda, pojištěný, pojišťovna, znalecký posudek, pojistný podvod, dopravní nehoda

Key Words:

settlement, damage liability, indemnity, insured accident, accident, insured person, insurance company, expert opinion, insurance fraud, car accident

Obsah:

1	Úvod.....	10
	Teoretická část	12
2	Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel	12
2.1	Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel	12
2.2	Povinné ručení u pojišťovny Kooperativa a.s.	21
3	Havarijní pojištění	23
3.1	Havarijní pojištění u pojišťovny Kooperativa a.s.	25
4	Postup poškozeného a oznámení dopravní nehody.....	27
4.1	Způsoby oznámení pojistné události	27
4.2	Registraci pojistné události	28
4.3	Postup poškozeného	29
5	Postup pojišťovny po nahlášení poj. události	31
5.1	Likvidace majetkových škod	31
5.1.1	Zjišťování stavu poškozeného vozidla.....	31
5.1.2	Vymezení pojmů pro ocenění.....	33
5.1.3	Stanovení výše majetkové újmy	41
5.1.4	Náhrada za zapůjčení vozidla po dobu opravy.....	42
5.1.5	Postup likvidátora při výplatě pojistného plnění	43
5.2	Likvidace škod na zdraví	44
5.2.1	Odškodnění za bolest	44
5.2.2	Odškodnění za ztížení společenského uplatnění	46
5.2.3	Náhrada účelně vynaložených nákladů spojených s léčením.....	47
5.2.4	Náhrada přiměřených nákladů spojených s pohřbem	48
5.2.5	Způsob náhrady škody způsobené na zdraví.....	48
5.3	Likvidace škody ve formě ušlého zisku či výdělku	48
5.3.1	Náhrada ztráty na výdělku.....	50
5.3.2	Náhrada ztráty na důchodu.....	50
5.3.3	Náhrada nákladů na výživu pozůstalých.....	51

6	Pojistné podvody a znalecké posudky.....	52
	Praktická část.....	55
7	Dokumentace Policie ČR.....	55
7.1	Protokol o dopravní nehodě.....	55
7.2	Fotodokumentace:	56
7.3	Výpovědi účastníků dopravní nehody	57
8	Postup pojišťovny	58
8.1	Fotodokumentace poškození.....	58
8.2	Zápis o poškození motorového vozidla	60
8.3	Určení celkové škody na vozidle.....	62
8.4	Znalecký posudek	62
8.4.1	Použité materiály	63
8.4.2	Odvození průběhu střetu	63
8.4.3	Závěr posudku	67
9	Závěr.....	70
10	Seznam použité literatury	73
	Seznam příloh	74

Seznam použitých zkratk a symbolů

apod. – a podobně
a.s. – akciová společnost
atd. – a tak dále
ČR – Česká republika
EHP – Evropský hospodářský prostor
EU – evropská unie
EUR – euro
Kč – koruna česká
km – kilometr
km/h – kilometr za hodinu
resp. – respektive
sb. – sbírky
tzv. – takzvaný
% - procento
§ - paragraf
VW – Volkswagen
DN – dopravní nehoda
rz – registrační značka
PČR – Policie České republiky
ČP – Česká pojišťovna a.s.

1 Úvod

Charakteristickým znakem moderní společnosti je požadavek na rychlé a pohodlné cestování. Mezi nejvíce používané dopravní prostředky patří dlouhodobě automobily, které nabízejí komfort a poměrně rychlý přesun z jednoho místa do druhého. S postupem času jsou kladeny požadavky na vývoj nové technologie, která by dobu potřebnou na přemístění zkrátila. Proto se neustále zvyšuje rychlost automobilů. Tato výkonná vozidla mají i své nevýhody, neboť ve spojení s neopatrností a bezohledností řidičů vzniká velké množství škod způsobených automobily. Zatímco v roce 1990 bylo zaznamenáno pouze 80 000 dopravních nehod, v roce 2006 byl počet dopravních nehod 187 965. Ačkoliv došlo k poklesu oproti předchozímu roku a to zejména díky novele silničního zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, lze i tak toto číslo považovat za velmi vysoké. Díky této změně zákona došlo také ke snížení počtu usmrcených osob a to na nejnižší úroveň od roku 1994. Toto snížení však nemusí být vyvoláno jen změnou zákona ale také výrobou automobilů s důrazem na to, aby byly co nejbezpečnější.

Cílem diplomové práce, která je rozdělena do dvou částí (teoretické a praktické), je tedy analyzovat postup a nároky účastníka dopravní nehody a zároveň také postup pojišťovny, následné stanovení výše škody a její boj s pojistnými podvody. Samotný proces likvidace je totiž velmi složitý, neboť po nahlášení pojistné události musí pojišťovna vyřídit administrativní záležitosti a poté nastává proces vyčíslování škody, ať už na samotném vozidle či na zdraví. Až po skončení tohoto poměrně zdlouhavého procesu může poškozenému klientovi vyplatit pojistné plnění. Aby motivovaly řidiče k větší opatrnosti a dodržování silničních předpisů, zavedly například systém bonus a malus, který rozděluje řidiče do dvou kategorií. Ti, kteří nezpůsobují dopravní nehody, mají výhody ve formě slev na pojistném, zatímco často bourajícími řidiči je účtována přírážka k základnímu pojistnému podle počtu a výše pojistných nároků uplatněných v minulosti. Kromě tohoto systému mají pojišťovny v každém státě, ve kterém dostaly povolení k provozování činnosti, svého škodního zástupce, což urychluje samotný proces likvidace.

Praktická část obsahuje ukázkou postupu pojišťovny při vzniku dopravní nehody a na zpracování znaleckého posudku, sloužícího k odhalení pojistného podvodu, neboť kromě vyřízení pojistné události se pojišťovny potýkají také s velkým problémem současnosti a to s pojistnými podvody. Díky nárůstu nahlášených pojistných událostí s podezřením na pojistný podvod se stále více začíná využívat práce soudních znalců, kteří jsou specializováni na posuzování takovýchto situací. Díky boji s pojistnými podvody se tak pojišťovnám daří ročně ušetřit ohromné částky, které by jinak vyplatily klientům, kteří podvodně jednají. Tyto systémy by ve spojení s preventivními opatřeními ze strany státu měly vést ke snížení počtu nehod a s nimi spojených pojistných událostí, k co nejrychlejšímu vyřízení pojistných událostí a ke snížení počtu pojistných podvodů.

Teoretická část

2 Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Asi nejdůležitějším zákonem týkajícím se pojištění motorových vozidel je zákon č.168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel. Tento zákon byl neustále pozměňován a k určitým změnám došlo i po vstupu České republiky do Evropské unie. Proto bych se v této části zmínil o současném znění tohoto zákona.

Do roku 2000 u nás existovala jediná pojišťovna, s kterou šlo uzavřít zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a to Česká pojišťovna a.s. Od 1.1.2000 však došlo ke změně legislativy, kterou se toto pojištění stalo povinně smluvním. Řidiči tak mohli od této doby uzavírat pojištění i s jinými pojišťovnami, kterým udělilo Ministerstvo financí licenci k této činnosti.

2.1 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel^[3,10]

V této části budou uvedeny nejdůležitější části zákona č.168/1999 v jeho posledním aktualizovaném znění.

Aby pojištění vzniklo, musí dojít k uzavření smlouvy. Pojistnou smlouvu je povinen uzavřít každý vlastník nebo spoluvlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, což však nevylučuje možnost uzavření smlouvy osobou, která vlastníkem ani spoluvlastníkem není. Příklad, kdy pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel uzavírá osoba odlišná od vlastníka je typická v případě pořízení vozidla formou leasingu. V zákonu jsou také vymezeny okruhy osob, které nejsou povinny pojištění uzavřít.

Tuto povinnost nemají:

- řidiči cizozemského vozidla, kteří jsou držiteli zelené karty,

- řidiči cizozemského vozidla, kteří mají uzavřeno pojištění s kanceláří pojistitelů cizího státu,
- vozidla složek integrovaného záchranného systému, která nejsou používána k podnikání,
- vozidla Bezpečnostní informační služby, vozidla provozovaná Vojenským zpravodajstvím, Úřadem pro zahraniční styky a informace, Policií České republiky (útvary služby kriminální policie a vyšetřování) a sborem dobrovolných hasičů obce.

Pokud návrh pojistné smlouvy neodporuje tomuto zákonu či pojistným podmínkám pojistitele, je pojistitel povinen pojistnou smlouvu uzavřít. Po uzavření smlouvy musí pojistitel vydat pojistníkovi doklad o pojištění odpovědnosti a na vyžádání také zelenou kartu. Tyto doklady slouží k prokazování existence pojištění odpovědnosti, ale nenahrazují písemné potvrzení o uzavření pojistné smlouvy (pojistku). V pojistné smlouvě musí být uvedeny: údaje týkající se účastníků smlouvy, údaje o vozidle, doba trvání pojištění, pojistné období, limit pojistného plnění, výše pojistného, splatnost pojistného a také způsob jeho placení. Zelená karta může být vystavena jen tehdy, pokud jsou známy veškeré údaje o vozidle. Pokud známy nejsou, je stanovena lhůta 15 dnů od uzavření smlouvy na jejich sdělení pojišťovně. Limitem pojistného plnění vyjadřuje horní hranici pojistného plnění při jedné škodní události.

Tento limit musí být stanoven ve výši:

- a) nejméně 35 milionů Kč na každého zraněného či usmrceného v případě škody na zdraví nebo při usmrcení,
- b) nejméně 18 milionů Kč bez ohledu na počet poškozených v případě majetkové škody či škody ve formě ušlého zisku.

Limity byly navýšeny dle směrnice č.84/5EHS a to z původních 18 milionů Kč pro škodu na zdraví a usmrcení a 5 milionů v případě věcné škody a ušlého zisku. Tyto limity představují pouze nejnižší částky, s kterými může být toto pojištění uzavřeno, takže je na pojistníkovi, zda si v pojistné smlouvě stanoví limity vyšší a bude tedy platit vyšší pojistné. Pokud bude u věcných škod a škody ve formě ušlého zisku poškozeno více osob a celková

škoda přesáhne limit pojistného plnění, bude se každému poškozenému krátit jeho nárok na odškodnění v poměru: 18 milionů Kč/součet celkové výše nároků.

Při sjednávání pojistné smlouvy je pojistitel povinen zohlednit předchozí škodní průběh pojištění odpovědnosti u pojistníka. Při bezeškodném průběhu je uplatněna sleva na pojistném zatímco v opačném případě, pokud již bylo vyplaceno pojistné plnění z tohoto pojištění, je stanovena přírážka k pojistnému.

Po uzavření se pojištění vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla, které je v pojistné smlouvě uvedeno. Pojištěný má nárok, aby za něj pojistitel uhradil poškozeným uplatněné a prokázané nároky na náhradu:

- škody na zdraví nebo usmrcením,
- škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci,
- škody, která má povahu ušlého zisku,
- účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování nároků na náhradu věcné škody či ušlého zisku.

Podmínkou výplaty pojistného plnění tedy je, aby poškozený své nároky na náhradu uplatnil a prokázal. Pojišťovna pak hradí škodu maximálně do výše limitu stanoveného v pojistné smlouvě. Novela zákona z roku 2004 (zákon č. 47/2004 Sb.) rozšířila ustanovení § 444 občanského zákoníku o jednorázové odškodnění pozůstalých.

Těm v případě vzniku škody usmrcením jim blízké osoby náleží jednorázové částky ve výši:

- 240 000 Kč manželovi, manželce, každému dítěti a každému rodiči,
- 175 000 Kč každému sourozenci zesnulého,
- 85 000 Kč každému rodiči dosud nenarozeného, ale počatého dítěte,
- 240 000 Kč každé další osobě, která žila s usmrceným ve společné domácnosti v době vzniku pojistné události.

Uvedená novela umožnila současně odškodnit také budoucí nároky poškozených (dle § 445 až § 449 občanského zákoníku). Tato forma odškodnění je podmíněna uzavřením písemné

dohody o jejich úplném a konečném vypořádání mezi oprávněným a povinným. Tato novela tak výrazně zlepšila podmínky poškozených, neboť jim pomáhá překonat tíživou situaci, do které se dostali na základě škody na jejich zdraví nebo při usmrcení osoby, na které byli ekonomicky závislí.^[11]

Územní platnost pojištění je vztažena na škodní události, ke kterým došlo na území České republiky nebo cizího státu uvedeného v seznamu stanoveném vyhláškou ministerstva. V případě vystavení zelené karty může být platnost rozšířena i na jiné státy, které ve vyhlášce uvedeny nejsou, musí to však být pojistitelem na kartě vyznačeno. Pokud dojde k rozšíření platnosti i na další státy, může pojistitel za tuto skutečnost vyžadovat vyšší pojistné. Pokud dojde ke škodě způsobené provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu, řídí se rozsah pojištění dle právní úpravy tohoto státu. Podle § 6 odst. 4 zákona č. 168/1999 Sb., ve znění novely zákona č. 47/2004 Sb, je obligatorní územní platnost pojištění odpovědnosti stanovena pro území všech členských států Evropského hospodářského prostoru a pro území všech dalších států uvedených v seznamu států v prováděcí vyhlášce Ministerstva financí.

Mezi členské státy Evropského hospodářského prostoru patří:

Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Itálie, Irsko, Island, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovenská republika, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Španělsko, Švédsko a pro účely systému zelených karet i Švýcarsko.

Mezi státy stanovené prováděcí vyhláškou Ministerstva financí patří:

Albánie, Andorra, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Bývalá svazová republika Makedonie, Chorvatsko, Monako, Rumunsko, San Marino, Srbsko, Černá Hora, Turecko, Ukrajina, Vatikán.

Protože ČKP uzavřela prováděcí dohody k Interním Pravidlům se všemi členy Rady kancelář, zelená karta umožňuje vstup i na území těchto států: Bělorusko, Moldavsko, Írán,

Izrael, Maroko, Tunisko, a to za předpokladu, že jejich rozeznávací značka není přeškrtnuta. V seznamu států v prováděcí vyhlášce MF však tyto státy uvedeny nejsou, a proto je na rozhodnutí pojistitele, zda pojištění odpovědnosti na území těchto států rozšíří nebo ne.^[13]

Stejně tak, jako jsou specifikovány případy, v kterých se pojistné plnění vyplácí, existují také výluky z náhrady škody.

Pojistitel tedy nehradí:

- škodu, kterou utrpí řidič vozidla, které škodu zavinilo,
- věcnou škodu či škodu ve formě ušlého zisku, za kterou pojištěný odpovídá svému manželovi nebo osobám, které s ním v době vzniku události žili ve společné domácnosti,
- škodu na vozidle a věcech jím přepravovaných, pokud toto vozidlo svým provozem škodu způsobilo (to neplatí pro věci, které měla přepravovaná osoba na sobě nebo u sebe),
- škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla,
- škodu způsobenou provozem vozidla na jakékoliv motoristické soutěži či na organizovaném závodě, pokud zde není povinnost dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích,

V případě škody způsobené vlastníkově nebo oprávněnému držiteli vozidla hradí pojistitel jen škodu na zdraví nebo usmrcením. Podmínkou je, že v době vzniku škody bylo vozidlo řízeno osobou odlišnou od vlastníka nebo oprávněného držitele vozidla.

Často také nastane případ, kdy je pojištěnému vyplaceno pojistné plnění a po ukončení šetření je zpětně pojišťovnou na poškozeném vymáháno zpět. Důkazní břemeno přitom spočívá na straně pojistitele.

Toto právo pojistitele na úhradu vyplacené částky pojištěným nastává pokud pojištěný:

- způsobil škodu úmyslně,
- porušil základní povinnosti týkající se provozu na pozemních komunikacích, čímž následně došlo ke vzniku škody,
- způsobil škodu vozidlem, jenž použil neoprávněně,
- neohlásil vznik škody Policii ČR, přestože měl povinnost tak učinit,

- neohlásil písemně vznik škodní události pojistiteli a nepředložil příslušné podklady,
- bezdůvodně odmítl podrobit se dechové či krevní zkoušce na zjištění přítomnosti alkoholu či jiných omamných látek v jeho těle,
- při sjednávání smlouvy zatajil skutečnosti, které by vedly k jejímu neuzavření.

Stejně jako pojistitel má určité povinnosti i pojištěný. Ten je povinen bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistiteli, že došlo ke škodné události, předložit k tomu příslušné doklady a v průběhu šetření škodné události postupovat v souladu s pokyny pojistitele.

Dále je povinen pojistiteli bez zbytečného odkladu písemně sdělit, že:

- bylo proti němu uplatněno právo na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši,
- v souvislosti se škodnou událostí bylo zahájeno správní nebo trestní řízení, a neprodleně informovat pojistitele o jeho průběhu a výsledku,
- poškozeným byl uplatněn nárok na náhradu škody u soudu nebo u jiného příslušného orgánu, pokud se o této skutečnosti dozví.

Pojišťovna je povinna zahájit šetření pojistné události bez zbytečného odkladu. Do tří měsíců je pak povinen ukončit šetření pojistné události, sdělit poškozenému výši jeho pojistného plnění a podat poškozenému písemné vysvětlení k těm nárokům na náhradu škody, které byly pojistitelem zamítnuty nebo u kterých bylo pojistné plnění sníženo. Pojistitel je povinen poskytnout plnění do 15 dnů od došetření události, nebo od rozhodnutí soudu. Nesplní-li pojistitel tříměsíční lhůtu určenou k došetření apod., dochází k navýšení částky pojistného plnění o úrok z prodlení. Tato sazba se stanoví dle diskontní sazby České národní banky, platné k prvnímu dni prodlení, navýšené o čtyři procenta ročně. Tyto úroky se stanovují vždy samostatně za každý měsíc prodlení ve výši jedné dvanáctiny sazby úroku z prodlení.

Dle novely zákona z roku 2004, která vychází z tzv. čtvrté motorové směrnice, musí každý pojistitel ustanovit svého škodního zástupce na území všech států, ve kterých získal povolení k provozování pojištění odpovědnosti. Ten pak projednává škodné události jménem a na účet

pojistitele, včetně konečného vyřízení vznesených nároků ze strany poškozeného. Škodní zástupce může být jak fyzickou tak právnickou osobou. Musí však mít trvalé bydliště nebo sídlo v členském státě, v němž je jmenován. Škodní zástupci musí být vybaveni dostatečnými pravomocemi k zastupování pojišťovny ve vztahu k poškozeným stranám a v plném rozsahu tyto nároky uspokojit. Musí být také schopni šetřit událost v úředním jazyce členského státu sídla poškozené strany. Jmenování škodního zástupce nepředstavuje otevření pobočky pojišťovny a tento škodní zástupce není považován za podnikatelskou jednotku. Toto omezení by však mělo být odstraněno v souvislosti s přípravou páté motorové směrnice.

Stejně tak, jako jsou v zákoně specifikovány podmínky pro vznik pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel, nachází se v něm i způsoby a podmínky pro zánik tohoto pojištění. Pojištění dle zákona zaniká:

- dnem, kdy pojistník oznámí pojistiteli změnu vlastníka tuzemského vozidla,
- dnem, kdy vozidlo přestalo fyzicky existovat,
- dnem, kdy bylo tuzemské vozidlo vyřazeno z evidence vozidel,
- odcizením vozidla (nelze-li čas odcizení přesně určit považuje se vozidlo za odcizené jakmile přijme Policie ČR oznámení o odcizení),
- dnem, který následuje po uplynutí lhůty stanovené pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného nebo jeho části (tato lhůta nesmí být kratší než jeden měsíc),
- výpovědí, která musí být dána alespoň 6 týdnů před koncem pojistného období,
- dohodou,
- uplynutím doby, na kterou bylo pojištění sjednáno.

Okamžitě po zániku pojištění odpovědnosti je pojistník povinen bez zbytečného odkladu vrátit pojistiteli doklad o pojištění a zelenou kartu, pokud byla vydána. Pojistitel musí vydat potvrzení o jejich vrácení a do 15 dnů ode dne odevzdání těchto dokladů vydat potvrzení o době trvání pojištění a jeho škodním průběhu. Při zániku pojištění před uplynutím doby, na kterou bylo pojistné zapláceno je pojistníkovi vrácena část pojistného.

V závěrečné části zákona je specifikována činnost České kanceláře pojistitelů, její povinnosti, orgány a také plnění z Garančního fondu. Mezi její úkoly, pro které byla zřízena patří tyto činnosti:

- spravování Garančního fondu,
- provozování hraničního pojištění a informačního střediska,
- uzavírání dohod s kanceláři pojistitelů cizích států,
- spolupráce se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- vede evidence a statistiky pro účely tohoto pojištění,
- podílí se na předcházení škodám v provozu na komunikacích a na předcházení vzniku pojistných podvodů.

Členem Kanceláře je pojistitel ihned po nabytí právní moci rozhodnutí ministerstva, díky kterému může provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Její členové pak platí Kanceláři příspěvky, které mohou být použity jen k jejímu chodu.

Informační povinnosti Kanceláře spočívají v tom, že musí poškozenému s bydlištěm na území České republiky na jeho žádost sdělit jméno a adresu vlastníka nebo registrovaného držitele vozidla a číslo pojistné smlouvy, jehož provozem byla poškozenému škoda způsobena a dále také obchodní firmu a adresu pojišťovny, se kterou měl škůdce toto pojištění sjednáno.

Kancelář se skládá ze čtyř orgánů. Jejím nejvyšším orgánem je shromáždění členů. Právo účasti na shromáždění členů má každý člen. Statutárním orgánem Kanceláře je správní rada, která se skládá z pěti členů. Kontrolní činnost Kanceláře a dohled nad jejím hospodařením pak provádí Kontrolní komise, která se skládá ze tří členů. Zjištěné skutečnosti pak předává ministerstvu. Jejím posledním orgánem je Výkonný ředitel, který je oprávněn činit právní úkony k zabezpečení působnosti Kanceláře.

Často dochází k situaci, kdy je poškozenému vyplaceno pojištění z Garančního fondu namísto náhrady škody pojišťovnou. Tento Garanční fond je tvořen z příspěvků pojistitelů a

z vybraného pojistného za hraniční pojištění. Garanční fond poskytuje poškozenému plnění v těchto případech:

- vznikla škoda na zdraví či usmrcením způsobená provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba (škodná událost musí být šetřena Policií ČR),
- došlo ke škodě způsobené provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez uzavřeného pojištění odpovědnosti,
- došlo ke škodě způsobené provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba pojištěná u pojistitele, který se nachází v úpadku,
- škodu způsobilo cizozemské vozidlo, které má sjednáno hraniční pojištění,
- škoda způsobená cizozemským vozidlem, které nemá povinnost při provozu na území České republiky uzavřít hraniční pojištění.

V poslední části této kapitoly bych srovnal vývoj výše předepsaného pojistného u pojištění odpovědnosti z provozu.



graf č.1 – Vývoj předepsaného pojistného u poj. odpovědnosti z provozu motorových vozidel [zdroj:www.cap.cz]

Z předchozího grafu je vidět, že za posledních pět let výše předepsaného pojistného neustále rostla, ačkoliv v posledních letech stále pomaleji. To může být způsobeno jednak zvýšením pojistného ze strany pojišťoven, ale také vysokým nárůstem počtu automobilů.

2.2 Povinné ručení u pojišťovny Kooperativa a.s. ^[14]

Povinné ručení nabízí pojišťovna Kooperativa a. s. ve dvou variantách - Varianta STANDARD a Varianta BENEFIT.

Varianta Standard:

Tato varianta povinného ručení poskytuje klientům pojistnou ochranu pro případy:

- škody způsobené na zdraví či usmrcení jiných osob a to až do výše 54 milionů Kč na každého zraněného/usmrčeného,
- škody na majetku (věcná škoda) včetně ušlého zisku poškozeného až do výše 24 milionů Kč.

V případě havárie (nehody) vozu na území ČR zajišťuje pojišťovna tyto asistenční služby:

- odtah nepojízdného vozidla do 50 km zdarma,
- bezplatné uskladnění nepojízdného vozu do 10 dnů.

V případě nehody nebo poruchy vozu mimo území ČR jsou zajištěny tyto asistenční služby:

- odtah do 50 km, resp. do ceny 120 eur zdarma pro osobní vozidla a 75 km, resp. 300 eur u vozidla od 3,5 do 12 t,
- jeden bezplatný nocleh pro osádku vozu do 50 eur/os.,
- právní pomoc do 750 eur,
- finanční výpomoc (na základě složení jistoty třetí osobou v ČR) v naléhavých případech do 1000 eur,
- uskladnění nepojízdného vozidla až do sedmi dnů, do ceny 13 eur/den,

- vzkazovou službu a telefonické tlumočení při jednání s úřady

Varianta Benefit:

Tato varianta produktu poskytuje oproti předchozí variantě vyšší pojistnou ochranu a to v tomto rozsahu:

- škody způsobené na zdraví či usmrcení jiných osob až do výše 70 milionů Kč na každého zraněného/usmrceného,
- pro škody na majetku (věcná škoda) včetně ušlého zisku poškozeného až do výše 70 milionů Kč.

V případě havárie vozu na území ČR jsou zajištěny tyto asistenční služby:

- odtah nepojízdného vozidla do 75 km zdarma
- bezplatné uskladnění nepojízdného vozu do 10 dnů

V případě havárie nebo poruchy vozu mimo území ČR jsou zajištěny tyto asistenční služby:

- odtah do 75 km, resp. do ceny 120 eur zdarma pro osobní vozidla a 75 km, resp. 300 eur u vozidla od 3,5 do 12 t,
- jeden bezplatný nocleh pro osádku vozu do 50 eur/os.,
- právní pomoc do 750 eur,
- finanční výpomoc v naléhavých případech do 1000 eur,
- uskladnění nepojízdného vozidla až do sedmi dnů, do ceny 13 eur/den,
- vzkazovou službu a telefonické tlumočení při jednání s úřady.

Při uzavření pojištění klienti navíc získají živelní pojištění vašeho auta zdarma, bonus za bezeškodní průběh až ve výši 50% a navíc i nejlevnější varianta pojištění zahrnuje rozsáhlé asistenční služby.

3 Havarijní pojištění

Kromě pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel může vlastník automobilu či jiná osoba uzavřít s pojistitelem také havarijní pojištění. Havarijní pojištění slouží k ochraně vozidla před škodami způsobenými živly nebo vzniklými v důsledku havárie, odcizení či neoprávněného užití vozidla. Ačkoliv nejde o povinné pojištění, je výhodné havarijní pojištění uzavřít, neboť oprava automobilu bývá často velmi drahá a i v případě nezaviněné škody mohou znamenat nepříjemný zásah do osobních finančních prostředků. Havarijní pojištění je určeno všem vozidlům s platným technickým průkazem a českou registrační značkou (dříve SPZ), s výjimkou historických vozidel.

Výše placeného pojistného se stanovuje v závislosti na těchto faktorech:

- Typ a značka vozidla,
- Pořizovací cena vozidla,
- Stáří vozidla (čím starší vozidlo, tím levnější pojistné),
- Zvolené riziko pojištění (odcizení, havárie, živel, kompletní),
- Zvolená spoluúčast (čím větší spoluúčast, tím levnější pojistné),
- Různé slevy,
- Způsob platby,
- Jestli je vozidlo tuzemské nebo zahraniční výroby,
- Rizikovost řidičů užívajících vozidlo (řidiči s bezeškodním průběhem pojištění mají levnější pojistné).

Je zřejmé, že u havarijního pojištění není hlavním hlediskem pro posouzení kvality cena, ale důležitější je kvalita pojištění. Ta se odvíjí od limitů plnění, které pojišťovna v případě pojistné události poskytne, od kvality asistenčních služeb, možnostech kombinovat rizika, apod.

Pro tento druh pojištění můžeme vymezit čtyři hlavní rizika, která jsou tímto pojištěním kryta a v důsledku kterých je toto pojištění uzavíráno. Těmito riziky jsou:

- Havárie,
- Krádež,
- Zničení či poškození živlem,
- Zásah cizí osoby (vandalismus).

Pojišťovny nabízejí různé kombinace uvedených rizik a klient se může rozhodnout, proti kterým se chce pojistit. Jednotlivá rizika lze uzavírat samostatně nebo si klient může zvolit kombinaci některých, anebo uzavřít tzv. kompletní pojištění.

Kromě základních rizik existují i další tzv. vedlejší rizika, které je možné připojistit. Mezi rizika vyžadující připojištění můžeme zařadit:

- pojištění čelního skla,
- pojištění zavazadel a věcí osobní potřeby,
- pojištění úrazu přepravovaných osob,
- pojištění mimořádné výbavy,
- pojištění pro případ nákladů za nájem náhradního vozidla, atd.

V následujícím grafu je možno sledovat vývoj výše předepsaného pojistného pro toto pojištění v letech 2001-2005.



graf č.2 - Vývoj předepsaného pojistného u havarijního pojištění
[zdroj: www.cap.cz]

3.1 Havarijní pojištění u pojišťovny Kooperativa a.s. ^[14]

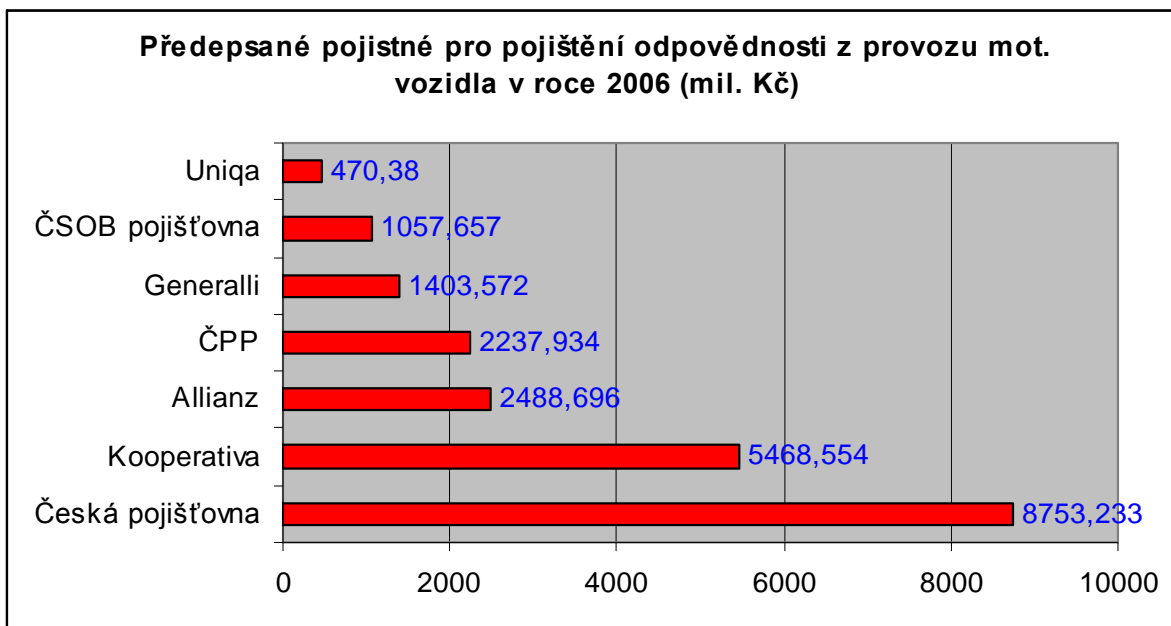
Kromě pojištění odpovědnosti lze u pojišťovny Kooperativa a.s. sjednat i havarijní pojištění ve variantě s názvem Eurodomino. To lze sjednat pro osobní a užitková vozidla s celkovou hmotností do 3,5 t s maximálním počtem devíti míst ve vlastnictví nebo v nájmu fyzických a právnických osob (neexistuje žádné zásadní omezení týkající se stáří, značky a typu vozidla, rozhodujícím kritériem je vždy jeho technický stav). Územní platnost pojištění se vztahuje na celou Evropu. Tento produkt nabízí klientům možnost uzavřít pojistnou ochranu v rozsahu:

- HAVÁRIE - tzv. all-risk tzn. poškození a zničení vozidla a dále riziko odcizení,
- ČÁSTEČNÁ HAVÁRIE - poškození a zničení vozidla, pojištění se nevztahuje na riziko odcizení,
- ODCIZENÍ - odcizení celého vozidla, poškození nebo zničení vozidla živelní událostí a vandalismus.

Při stanovení výše pojistného užívá pojišťovna celou řadu sazbotvorných prvků. Díky těmto prvkům dochází k selekci rizika, což umožňuje pojistiteli ohodnotit individuální rizikovitost každého jednotlivého obchodního případu (tzn. posoudit pravděpodobnost vzniku pojistné události), a tím i spravedlivěji stanovit pojistné. Mezi hlavní sazbotvorné prvky, které závisejí na klientově rozhodnutí, patří především: zvolená výše spoluúčasti, způsob zabezpečení vozidla, místo bydliště držitele nebo provozovatele vozidla, počet a rizikovitost řidičů užívajících vozidlo, vybavenost vozidla, stáří vozidla a účely užívání vozidla.

Dále lze k tomuto produktu sjednat následující druhy dodatkových pojištění: pojištění nestandardní výbavy, pojištění zavazadel přepravovaných pojištěným vozidlem, úrazové pojištění osob dopravovaných pojištěným vozidlem, pojištění věcí během vnitrostátní dopravy, pojištění čelního skla, pojištění nákladů na nájem náhradního vozidla a pojištění právní ochrany.

Samozřejmostí je bonusový systém pro řidiče, kteří jezdí bez nehod (v průběhu pojištění lze získat slevu na pojistném ve výši 10 % až 50 %) a asistenční služby, které jsou klientům poskytovány bez zvláštního příplatku a to na území celé Evropy.



Graf č. 3 Srovnání výše před. pojistného pro pojištění odpovědnosti z provozu mot. vozidel u jednotlivých pojišťoven pro rok 2006 [zdroj: www.cap.cz]

4 Postup poškozeného a oznámení dopravní nehody

V této kapitole je pojednáno o postupu pojištěného v případě, že dojde k dopravní nehodě. Dále jsou zde popsány jednotlivé druhy škod a způsoby určení výše náhrady těchto škod, na které má poškozený nárok.

4.1 Způsoby oznámení pojistné události ^[6,7]

Aby mohlo začít stanovení výše škody a vypočtena výše pojistného plnění, musí být pojištěný bez zbytečného odkladu vznik pojistné události nahlásit pojišťovně. Toto hlášení je povinná přijmout kterákoliv organizační složka příslušné pojišťovny a zaevidovat ho.

Pojistná událost může být oznámena některým z následujících způsobů:

- na předepsaném tiskopisu příslušné pojišťovny,
- telefonicky, prostřednictvím zelené linky s dodatečným vyplněním písemného oznámení,
- zasláním předepsaného tiskopisu faxem,
- vyplněním příslušného formuláře na internetových stránkách dané pojišťovny,
- na tiskopisu „Záznam o dopravní nehodě“, používaném v evropských státech a schváleném výborem evropských pojistitelů (Comité Européen des Assurances),
- na formuláři „Hlášení pojistné události“.

Pokud dojde k ohlášení pojistné události jedním z těchto způsobů, je pojišťovna povinná zahájit bez zbytečného odkladu patřičné likvidační úkony. K tomu je pověřen likvidátor, který by měl zejména provést prohlídku poškozeného vozidla či věci. Likvidátor, který přijal hlášení pojistné události, musí přezkoumat, zda je předepsaný tiskopis správně vyplněn, platnost pojistné smlouvy (to zjistí z dokladu o zaplacení povinně smluvního pojištění vydaného pojišťovnou) a technickou způsobilost vozidla dle kopie Technického průkazu a také platnost řidičského oprávnění pojištěného v době dopravní nehody. Tyto údaje ověřuje i u vozidla

poškozeného. Po dokončení tohoto přezkoumání doplní likvidátor na hlášení pojistné události svou jmenovku a svůj podpis.

Dojde-li ke špatnému vyplnění tiskopisu o oznámení pojistné události ze strany pojištěného, zašle mu pojišťovna kopii s průvodním dopisem, ve kterém ho požádá, aby chybějící či špatně vyplněné údaje doplnil. Jestliže na oznámení chybí pouze podpis pojištěného, obstará jej likvidátor v průběhu likvidace.

Na oznámení pojistné události nesmí chybět datum. Datem se v tomto případě rozumí den, kdy likvidátor obdržel písemné oznámení o pojistné události či den, kdy bylo doručeno písemné doplnění (u neúplně vyplněného oznámení).

4.2 Registraci pojistné události ^[6,7]

Pro registraci pojistné události je příslušná ta organizační jednotka či likvidátor, u které je ten účastník, jehož provozem vozidla byla škoda způsobena, pojištěn. Pokud poškozený uplatní nárok na náhradu škody u organizační jednotky nebo likvidátora, který není k registraci škody příslušný, ale bude škodu vzhledem k bydlišti nebo sídlu poškozeného vyřizovat, provede jen nezbytné úkony a odešle veškeré podklady společně se žádostí o likvidaci delegované organizační složce či příslušnému likvidátorovi.

Aby byla pojistná událost registrována, musí organizační jednotka či likvidátor splňovat tyto předpoklady:

- je místně příslušná pro správu pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla,
- obdržela správně vyplněné oznámení o poj. události,
- ověřila, že je pojištěný u pojišťovny pojištěn.

Pojišťovna eviduje a registruje tolik pojistných událostí, kolik je poškozených. Registrace musí být provedena nejpozději do 3 pracovních dnů od přijetí řádně vyplněného oznámení.

Postoupení pojistných událostí organizační složkou pojišťovny likvidátorovi nazýváme delegování. Likvidátor je v tomto případě složkou delegovanou a organizační složka

pojišťovny delegující. Kritériem pro výběr likvidátora je zejména místo bydliště nebo sídlo poškozeného. K delegaci dochází většinou na samém začátku likvidace pojistné události. Jedná se o žádost na likvidátora, aby provedl určité úkony (např. prohlídku poškozené věci) a pojišťovna této možnosti využívá především z důvodů neúměrných nákladů spojených např. s cestováním nebo pokud nemá možnost pojistnou událost vyřídit přímo. Likvidátor může pojistnou událost zamítnout, pokud není dle všeobecných pojistných podmínek a příslušných zákonů likvidní. Tato skutečnost nastává v případech, kdy pojištěný za škodu neodpovídá nebo uvedené riziko není pojištěním kryto. V ostatních případech rozhodne odpovědná osoba pojišťovny o právním základu nároku na odškodnění.

4.3 Postup poškozeného ^[13]

V další části této kapitoly bych se zmínil o postupu poškozeného v případech, kdy dojde k pojistné události. Nejprve bych uvedl, jak má dle České kanceláře pojistitelů postupovat, dojde-li k nehodě na území České republiky a poté bych popsal postup poškozeného při vzniku nehody v zahraničí.

Při nehodě na území ČR by měl postup poškozeného vypadat takto:

- 1) Zjištění těchto údajů od škůdce (jeho jméno, příjmení a bydliště popř. jméno, příjmení a bydliště nebo název obchodní firmy a sídlo vlastníka vozidla, kterým byla škoda způsobena, státní poznávací (registrační) značku a mezinárodní rozeznávací značku země registrace vozidla, kterým byla škoda způsobena, název a sídlo pojistitele, u něhož bylo uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, číslo pojistné smlouvy, pokud je vozidlo škůdce registrováno v zahraničí, je třeba si zjistit číslo zelené karty a její časovou platnost nebo hraničního pojištění tohoto vozidla a pokud možno opatřete fotokopie těchto dokumentů,
- 2) S ostatními účastníky nehody vyplní formulář o škodné události (je vhodné mít takový formulář k dispozici), jehož provedení se u jednotlivých pojistitelů může lišit, případně použije formulář „evropský záznam dopravní nehody“. Pokud žádný takový formulář

k dispozici nemá, sepíše pokud možno spolu s ostatními účastníky nehody písemný dokument, v němž uvede všechny základní identifikační údaje k nehodě (datum, čas a místo nehody), k jejím účastníkům a k zúčastněným vozidlům a popíše, jak k nehodě došlo a jaké škody a komu vznikly. Neměl by zapomenout uvést svědky, plánec či náčrtek místa nehody, fotodokumentaci místa nehody apod.,

3) V případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby, k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí, nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč (dříve stačilo jen 20 000 Kč) či byla-li hmotná škoda způsobena na majetku třetí osoby, měl by poškozený neprodleně oznámit dopravní nehodu Policii ČR.

Je-li nehoda šetřena Policií ČR, podepíše policejní protokol pouze tehdy souhlasí-li s jeho zněním. Jinak do něho uvede své výhrady,

4) Pokud nedošlo při nehodě ke zranění nebo usmrcení a pokud vzniklá škoda nepřesahuje 20.000 Kč, nemusí poškozený nehodu hlásit Policii ČR, jestliže se s ostatními účastníky nehody písemně dohodnul na zavinění. Za písemnou dohodu o zavinění lze považovat formulář o škodné události, pokud z jeho obsahu zavinění konkrétní osoby jednoznačně vyplývá a pokud je tento formulář také podepsán všemi osobami, jichž se dohoda o zavinění nehody týká,

5) Zapíše si jména a adresy řidičů ostatních poškozených vozidel, údaje o těchto vozidlech (státní poznávací (registrační) značku, výrobní značku a typ a barvu vozidla) a svědcích dopravní nehody, sdělí případným zájemcům z řad účastníků dopravní nehody své jméno a adresu,

6) S uplatněním svého nároku na pojistné plnění a dokumentací prokazující odpovědnost za škodu řidiče nebo provozovatele jiného vozidla se poškozený obrátí na příslušného pojistitele škůdce, respektive na českou kancelář pojistitelů, pokud jde o nárok na plnění z garančního fondu. Zde pak specifikuje, prokáže a doloží jemu vzniklou škodu, pokud se však poškozenému nepodaří od škůdce zjistit údaje o pojistiteli škodícího vozidla, může pojistitele škodícího vozidla hledat v databázi České kanceláře pojistitelů.

5 Postup pojišťovny po nahlášení poj. události

V této kapitole bude popsán proces likvidace pojistných událostí, který může mít tři podoby. Nejprve se zmíním o likvidaci majetkových škod, poté o likvidaci škod na zdraví a v závěru této kapitoly také o likvidaci škody ve formě ušlého zisku či výdělku.

5.1 *Likvidace majetkových škod* ^[6,7]

Při většině nehod silničních vozidel dojde k poškození samotného automobilu. Proto se zde zmíním o postupu pojišťovny při likvidaci škod majetkového charakteru.

5.1.1 Zjišťování stavu poškozeného vozidla

Dojde-li k poškození vozidla, provádí prohlídku soudní znalec či expert v daném oboru, nejčastěji však likvidátor. Ten při prohlídce provede fotodokumentaci a vyplní dvě kopie zápisu o poškození vozidla na tiskopisu dané pojišťovny, z nichž jednu, na kterou uvede svůj podpis, předá poškozenému. Za všeobecnou zásadu se považuje seznámení poškozeného s podmínkami likvidace škody, s maximální výší pojistného plnění a doporučení autorizované opravny. Pokud je poškození vozidla velké a hraničí s totální škodou, provede likvidátor kontrolní výpočet nákladů na opravu vozidla. Jestliže tento kontrolní výpočet nákladů překročí 85% z ceny vozidla, doporučí likvidátor poškozenému klientovi, aby vozidlo neopravoval a řešil tuto pojistnou událost jako totální škodu.

Zápis o poškození vozidla musí obsahovat tyto údaje:

- datum provedení prohlídky,
- místo prohlídky,
- jméno poškozeného,
- podpis poškozeného či jeho zmocněnce,
- podpis likvidátora, který zápis vyhotovil, doplněný o kontaktní telefon a e-mail.

Kromě těchto údajů je nutné zápis doplnit o informace týkající se identifikace vozidla. Tyto údaje zjistí likvidátor z technického průkazu. Informacemi, které slouží k identifikaci vozidla, rozumíme druh vozidla (osobní, nákladní atd.), tovární značku a typ vozidla, počet dveří, výkon vozidla, objem válců, pohon a palivo vozidla, číslo karoserie, rok výroby a registrační značku vozidla, barvu vozidla, stav počítače najetých kilometrů a značku pneumatik doplněnou o jejich rozměr. Likvidátor do zápisu dále vyznačí skutečný stav vozidla vzhledem k jeho stáří, procentuelní opotřebení pneumatik a informace o mimořádné výbavě vozidla (tj. výbava, která není běžně dodávána výrobcem vozidla). Další částí zápisu je popis poškození, kde likvidátor uvede navrhovanou technologii opravy zjištěného poškození na vozidle v tomto pořadí: karoserie, výbava karoserie a příslušenství a na závěr uvede popis poškození podvozku.

K lepšímu posouzení poškození provádí likvidátor pro pojišťovnu fotodokumentaci. Ta se provádí tak, aby bylo poškození ze snímků přesvědčivě zjistitelné. První snímek vždy zachycuje registrační značku vozidla. Jsou-li obě registrační značky zničeny, označí likvidátor vozidlo jiným způsobem (nejčastěji tabulkou nadepsanou křídou). Počet fotografií pak závisí na rozsahu poškození. Bylo-li vozidlo opraveno před provedením fotodokumentace, použije likvidátor fotografie, které pořídila Policie ČR při sepisování protokolu o příčině a vzniku dopravní nehody.

Fotodokumentace je velmi důležitá, neboť veškerá poškození, která nejsou zdokumentována, pojišťovna nehradí.

5.1.2 Vymezení pojmů pro ocenění ^[4]

Pro stanovení skutečné škody na vozidle, která při nehodě vznikne, se vychází ze znaleckých standardů, ve kterých jsou postupy upraveny. Nejprve je důležité vymezit určité pojmy.

Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastním motorem.

Přípojně vozidlo je nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem.

Skupina vozidla je funkčně, konstrukčně a montážně kompaktní celek vozidla (podle koncepce vozidla např. motor včetně spojky a příslušenství, převodovka, rozvodovka, převodovka s rozvodovkou, skříň karoserie, jednotlivé nápravy, rám, výbava karoserie s příslušenstvím).

Životnost je schopnost objektu plnit požadované funkce do dosažení mezního stavu při stanoveném systému předpokládané údržby a oprav. Číselně se vyjadřuje např. technickým životem s předepsanou pravděpodobností, středním technickým životem nebo střední dobou používání. Mezním stavem se rozumí stav objektu, ve kterém musí být další využití objektu přerušeno pro neodstranitelné porušení bezpečnostních požadavků, neodstranitelné překročení předepsaných mezí stanovených parametrů, neodstranitelné snížení efektivnosti provozu pod přípustnou hodnotu nebo nutnost provedení generální opravy.

Údržba je souhrn činností zajišťujících technickou způsobilost, pohotovost a hospodárnost provozu vozidla. Patří sem zejména ošetřování vozidla, technické prohlídky, seřízení dílů, včasné zásobení pohonnými hmotami a mazivy a příprava na zimní a letní provoz. Provádí se zpravidla bez demontáže dílů a bez výměny součástí.

Oprava je souhrn úkonů, jimiž se odstraňují následky opotřebení, mechanického poškození nebo výrobních vad vozidla nebo jeho dílů. Opravou se obnovují jejich správné funkce a vzhledové vlastnosti. Nemusí přitom být zachovány jmenovité rozměry dílů továrně vyráběných (na rozdíl od renovace).

Renovace součástí je oprava, při níž je opotřebované nebo poškozené části vrácen její geometrický tvar a rozměr (původní výrobní) v mezích povolených (výrobních) tolerancí,

funkční vlastnosti a životnost. Provádí se nanášením nové vrstvy materiálu, tvářením, svařováním, tepelnou úpravou apod. a obráběním. V technickém slova smyslu se vztahuje pojem renovace jen na součásti zhotovené z jednoho kusu materiálu jako kompaktní celek.

Běžná oprava (BO) je oprava, kterou se odstraňují jednotlivé vady některého dílu vozidla. Zpravidla se tak děje výměnou jednotlivých vadných nebo opotřebovaných součástí za nové, opravené nebo renovované. BO se provádí často bez demontáže hlavní skupiny vozidla, avšak patří sem i opravy, při nichž se vyměňuje nebo celkově opravuje některá z hlavních skupin.

Celková oprava (CO) je oprava, kterou se v rozsahu mezních úchylek {tolerancí} obnovují původní technické vlastnosti skupin, podskupin nebo součástkových celků demontovaných z vozidla. Spočívá ve výměně všech vadných nebo opotřebovaných součástí za nové, opravené nebo renovované. Vztahuje se i na hlavní skupiny.

Generální oprava je oprava, kterou se v mezích dovolených tolerancí obnovují původní technické vlastnosti vozidla. Spočívá v úplné demontáži vozidla na díly, na součásti, ve výměně vadných dílů za náhradní nové, opravené nebo renovované a v opětovné montáži vozidla včetně obnovení jeho povrchové úpravy. GO se skládá z CO všech hlavních skupin — pokud se jedna z hlavních skupin při GO celkově neopravuje, nejde o GO, ale o běžnou opravu vozidla. Výjimkou jsou GO podvozků nákladních a speciálních automobilů. Jestliže se v rámci GO celého vozidla nebo podvozku některá hlavní skupina neopravuje celkově, ale namísto ní se dodá nová hlavní skupina, nemění to nic na charakteru GO.

Záruční oprava je oprava prováděná v záruční době. Jsou jí odstraňovány nedostatky v prvovýrobě nebo po provedení opravy.

Modernizace vozidla je úprava vozidla provedená za účelem zvýšení jeho výkonnosti, bezpečnosti, spolehlivosti nebo životnosti. Modernizací jsou takové úpravy, při nichž se uplatňují prvky technického pokroku. Zpravidla se nahrazují části vozidla modernějšími, aby se odstranily rozdíly vyvolané technickým rozvojem {morální opotřebení}, zvyšuje se vybavenost vozidla, popřípadě se rozšiřuje jeho použitelnost. Je to např. zvýšení výkonu motoru výměnou za tentýž typ novější modifikace.

Přestavba vozidla je změna podstatných částí, rozměrů, hmotnosti nebo pohonu, mající za následek zpravidla změnu technických parametrů, funkce nebo účelu.

Nestandardní úprava vozidla je náhrada standardních částí vozidla částmi odlišného provedení i ceny, které vozidlo zhodnocují, případně znehodnocují —obvykle úměrně rozdílu cen těchto částí a také úměrně případnému rozdílu cen prací potřebných ke standardní a nestandardní úpravě. Nestandardní úpravy základního provedení vozidla jsou trojího typu a provedeny bývají :

- výměnou nestandardních skupin,
- výměnou nestandardních dílů,
- nestandardními pracemi.

Mimořádná výbava vozidla (VM) je veškerá výbava nezahrnutá ve výchozí ceně vozidla.

Redukovaná technická hodnota vozidla (THVR;%) je zbytek technického života vozidla k datu ocenění v porovnání s vozidlem továrně novým (THVR = 100%) a jeho prognózovanou životností (též zbytková životnost). Uvažuje se pro vozidlo bez pneumatik a mimořádné výbavy.

Technická hodnota skupiny (THS;(d);%) je zbytek technického života skupiny k datu ocenění v porovnání se skupinou továrně novou a její prognózovanou životností.

$$d = \frac{a * (100 - b) * (100 \pm c)}{10^4}$$

Výchozí technická hodnota skupiny (THSN;(a);%) je technická hodnota skupiny továrně nové, resp. skupiny po celkové opravě, provedené prokazatelně v celém rozsahu, ve vztahu ke skupině továrně nové:

- továrně nové skupiny..... (a) =100 %,
 - skupiny skříň karoserie po CO..... (a) = 50 %,
 - u ostatních skupin po CO..... (a) = 80 %.

Poměrný díl skupiny (PDS;(e);%) je část, která v cenovém vyjádření přísluší dané skupině jako náhradnímu dílu v porovnání s celým vozidlem bez pneumatik a mimořádné výbavy, složeným z náhradních dílů. Přehled rozdělení na PDS je uveden v příloze č.2. Pokud není v

příloze č.2 pro daný nebo konstrukčně podobný druh vozidla rozdělení uvedeno, postupuje se podle vztahu :

$$e_i = \frac{CND_i}{\sum CND_i} * 100$$

kde značí: e_i PDS pro skupinu -i-

CND_i výchozí cena skupiny -i-

ΣCND_i součet výchozích cen všech skupin vozidla bez pneu a VM.

Poměrná technická hodnota skupiny (PTHS;(f);%) je část, kterou reprezentuje skupina ve stavu k datu ocenění z továrně nového vozidla bez pneumatik a mimořádné výbavy.

$$PTHS = f = \frac{d * e}{100} = \frac{THS * PDS}{100}$$

Platí, že: $THVR = \Sigma PTHS = \Sigma(f)$.

Technická hodnota pneumatik na vozidle (THP;%) je zbytek technického života (zbytková životnost) pneumatik na vozidle k datu ocenění v porovnání se stejnými pneumatikami továrně novými (nebo novými protektory).

Technická hodnota mimořádné výbavy vozidla (THVM;%) je zbytek technického života (zbytková životnost) jednotlivých prvků mimořádné výbavy k datu ocenění v porovnání se stejnými prvky továrně novými.

Výchozí cenou pro oceňování se rozumí cena věci (dílu, skupiny, vozidla) neopotřeбенé, továrně nové.

Výchozí cenou je:

- prodejní cena věci (s DPH nebo bez), pokud je tato věc jako nová k datu ocenění na trhu,
- srovnatelná cena (s DPH nebo bez), pokud nelze využít cenu podle písm. a).

Srovnatelná cena se stanoví parametrickým nebo přímým cenovým porovnáním s případným využitím zahraničních cenových relací s věcmi (díly, skupinami, vozidly), které jsou k datu ocenění jako nové na trhu. Zpravidla zahrnuje i snížení technické úrovně a morální zastarání oceňované věci (dílu, skupiny, vozidla).

Výchozí cenou vozidla (CN) pro jeho ocenění je:

- prodejní cena nového vozidla (s DPH nebo bez). Použije se v případech, jestliže je oceňovaný typ vozidla k datu ocenění jako nový v prodeji,
- srovnatelná cena (s DPH nebo bez), pokud cenu nelze stanovit podle písm. a).

Výchozí ceny skupin a dílů (CND; Kč) se používají pouze při oceňování samostatných dílů a skupin. Výchozí cenou je zde prodejní cena dílu nebo skupiny k datu ocenění; pokud není, stanoví se cena srovnatelná. Nejsou-li dostatečné podklady pro cenové porovnání, lze za výchozí cenu skupiny považovat poměrnou část z redukované ceny vozidla.

Výchozí cena části vozidla je cena části vozidla (CNC; Kč) obsahující jen některé jeho skupiny. Neexistuje-li pro takovou část vozidla cena (prodejní či srovnatelná), provede se odpočet ceny chybějící skupiny od CN celého vozidla. Nelze-li takto postupovat, stanoví se CNC z redukované výchozí ceny celého vozidla CR, násobené součtem poměrných dílů všech skupin, které tato část zahrnuje ($\Sigma(A_i)$) s úpravou procent, t.j.:

$$CNC = \frac{CN * \sum e_i}{100}$$

Obsahuje-li tato část i pneumatiky, je nutné připočítat jejich výchozí cenu.

Výchozí cena pneumatik prvomontáže (CNPP; Kč) je cena pneumatik, které výrobce dodával na novém vozidle v cenové úrovni k datu ocenění. Pokud nelze zjistit, uvažuje se cena nových pneumatik namontovaných na vozidle k datu ocenění, pokud jsou pro daný typ vozidla homologovány.

Výchozí cena pneumatik na vozidle (CNPV; Kč) je prodejní cena nových pneumatik, které jsou na vozidle namontovány k datu ocenění. Není-li, stanoví se cena srovnatelná.

U protektorovaných plášťů se za výchozí cenu považuje prodejní cena; u duší se i v tomto případě uvažuje cena duše továrně nové.

Výchozí cena mimořádné výbavy (CNVM; Kč) je prodejní cena jednotlivých prvků mimořádné výbavy vozidla k datu ocenění; není-li, stanoví se cena prvků srovnatelná.

Redukovaná výchozí cena vozidla (CR; Kč) je výchozí cena vozidla snižovaná o výchozí cenu pneumatik prvomontáže, oboje ve stejné cenové úrovni (s DPH nebo bez):

$$CR = CN - CNPP$$

Časová cena (CC; Kč) je cena věci k datu ocenění vypočtená tak, že od prodejní či jiné obdobné ceny této věci stanovené k datu ocenění se odečte částka odpovídající skutečnému opotřebení dané věci, k němuž došlo v době od jejího pořízení jako nové do data ocenění.

Časová cena vozidla [CCV; Kč]

$$CCV = \frac{THVR * CR}{100} + CCPV + CCVM$$

kde značí: THVR - redukováná technická hodnota vozidla [%],

CR - redukováná výchozí cena vozidla [Kč],

CCPV - časová cena pneumatik na vozidle [Kč],

CCVM - časová cena mimořádné výbavy [Kč].

Časová cena pneumatik na vozidle [CCPV; Kč]

$$CCPV = \frac{CNPV * THP}{100}$$

kde značí: CNPV - výchozí cena pneumatik na vozidle [Kč],

THP - technická hodnota pneu na vozidle [%].

Časová cena mimořádné výbavy vozidla [CCVM; Kč]

$$CCVM = \frac{CNVM * THVM}{100}$$

kde značí: CNVM - výchozí cena mimořádné výbavy [Kč],

THVM - technická hodnota mimořádné výbavy [%].

Koeficient prodejnosti (KP) je průměr z jednotlivých podílů dosahovaných prodejních cen a časových cen vozidel určitého, resp. srovnatelného typu v rozhodné době a v rozhodném místě.

Obvyklá cena (COB; Kč) je cena, která by byla dosažena při prodejích stejné, popřípadě obdobné věci (dílu, skupiny, vozidla) nebo při poskytování stejné nebo obdobné služby v obchodním styku v tuzemsku k datu ocenění. Přitom se zvažují všechny skutečnosti, které mají na cenu vliv, avšak do její výše se nepromítají vlivy mimořádných okolností trhu, osobní poměry prodávajícího nebo kupujícího ani vliv zvláštní obliby. Mimořádnými okolnostmi trhu se rozumějí například stav tísně prodávajícího nebo kupujícího, důsledky přírodních či jiných kalamit. Osobními poměry se rozumějí zejména vztahy majetkové, rodinné nebo jiné osobní

vztahy mezi prodávajícím a kupujícím. Zvláštní oblibou se rozumí zvláštní hodnota přiřkládaná věci nebo službě vyplývající z osobního vztahu k nim.

Pro účely stanovení výše majetkové újmy se obvyklá prodejní cena považuje i za cenu kupní.

Obvyklá cena se vyjadřuje v úrovni cen s DPH. Pro vozidlo se obvyklá cena vypočte podle vzorce:

$$COB = CCV * KP ,$$

kde značí: CCV - časová cena vozidla [Kč],

KP - koeficient prodejnosti.

Základní amortizace (ZA; (b); %) je aritmetický průměr základní procentuální srážky za dobu provozu (ZAD) a základní procentuální srážky za počet ujetých kilometrů (ZAP) podle základních amortizačních stupnic uvedených v příloze č.1.

$$ZA = \frac{ZAP + ZAD}{2}$$

U některých druhů vozidel, jak je uvedeno u příslušných amortizačních stupnic v příloze č. 1, je $ZA = ZAD$.

Doba provozu (DP; roky nebo čtvrtletí) je doba od data uvedení vozidla do provozu do data jeho ocenění. Pokud bylo vozidlo uvedeno do provozu v jiném roce než je rok jeho výroby, uvažuje se doba provozu od 1. ledna roku následujícího po roku výroby. Byla-li provedena GO vozidla, uvažuje se doba provozu od jejího provedení. Pro stanovení základní procentuální srážky za dobu provozu se podle amortizačních stupnic uvažuje i započatý rok provozu, t.j. např. vozidlo v 6. roce provozu, apod.

Obdobně se postupuje u skupin vozidla. Byla-li u skupiny provedena CO nebo výměna skupiny za skupinu továrně novou, uvažuje se doba provozu této skupiny od data CO skupiny, resp. od data výměny skupiny.

Počet ujetých kilometrů (PKM; km) je počet ujetých kilometrů vozidla od jeho uvedení do provozu, resp. od GO vozidla do data ocenění. Obdobně se postupuje u skupin vozidla.

Výše majetkové újmy na vozidle [VU; Kč]

Obecně platí:

$$VU = NO + (C_1 - C_2) - CZ$$

kde značí: NO - náklady na opravu [Kč],

C1 - obvyklá cena vozidla bezprostředně před poškozením [Kč],

C2 - obvyklá cena vozidla po opravě (provedené, resp. předpokládané) [Kč],

CZ - obvyklá cena zbytků vozidla [Kč].

Úplné (totální) zničení vozidla

Úplné (totální) zničení vozidla je takové poškození vozidla, kdy náklady na opravu převyšují obvyklou cenu vozidla před poškozením.

Srážka za znehodnocení opravou (S; %) je srážka, kterou se zohledňuje snížení technické hodnoty skupiny provedenou opravou. Uvažuje se jen u skupiny skříň karosérie (kabina, skříňová nástavba) a u skupiny motor pokud byla provedena CO a TH skupiny před poškozením byla vyšší než 80 %.

Korekce nákladů na materiál (KNM; Kč) zohledňuje náhradu opotřebovaných dílů vozidla novými náhradními díly určenými výrobcem vozidla k opravám v autorizovaných opravnách.

Koeficient náhrady dílů (KND) slouží ke stanovení výše korekce nákladů na materiál (viz tab. č. 5.1.2.1).

THS pře poškozením [%]	THS ≥ 40	40 > THS ≥ 30	30 > THS
Motor bez příslušenství	0	0,3	0,5
Spojka, příslušenství motoru			
Skupiny převodového ústrojí			
Přední náprava + řízení			
Zadní náprava			
Skříň karosérie, kabina			
Rám bez příslušenství			
Výbava karosérie a kabiny			
Mimořádná výbava			

Tabulka č. 5.1.2.1 **Tabulka koeficientů pro náhradu dílů** ^[4]

Cena zbytků vozidla (CZ; Kč) je obvyklá cena poškozeného vozidla nebo jeho částí (skupin, podskupin, dílů) využitelných dále jako náhradní díly.

5.1.3 Stanovení výše majetkové újmy ^[4]

Dle Znaleckého standardu č.I/2005 by měl postup stanovení výše majetkové újmy vypadat následovně:

- 1) Stanoví se obvyklá cena vozidla bezprostředně před poškozením (C_1 - k datu poškození vozidla), kde $C_1 = \frac{a * (100 - b) * (100 \pm c) * e}{10^6}$
- 2) Stanoví se náklady na opravu poškození NO. Ty jsou tvořeny náklady na materiál a práci opravárenského servisu.
- 3) Stanoví se cena zbytků vozidla CZ.
- 4) Porovná se výše nákladů na opravu poškození NO s obvyklou cenou vozidla před poškozením C_1 . Jsou-li $NO > C_1$, jedná se o tzv. totální škodu_a postupuje se podle kroku 5). V opačném případě (je-li $NO < C_1$) se postupuje podle kroku 6) a dále.
- 5) Výše majetkové újmy se vypočte podle vztahu: $VU = C_1 - CZ$.
- 6) Zjistí se, zda jsou splněny tři podmínky zjednodušeného výpočtu výše majetkové újmy, tj. zda:
 - a) v rámci opravy nebyla u žádné skupiny provedena výměna za skupinu továrně novou nebo provedena CO skupiny motor a spojka,
 - b) u všech skupin byla THS před poškozením nejméně 40%,
 - c) u skupiny skříň karoserie (kabina, skříňová nástavba) nebyly provedeny opravy v rozsahu A), B), C) při THS před poškozením 60 % a více.
- 7) Jsou-li splněny uvedené tři podmínky, vypočte se výše majetkové újmy podle vztahu: $VU = NO - CZ$.
- 8) Došlo-li k poškození pneumatik, pak: $VU = NO + (C\check{C}PV_1 - C\check{C}PV_2) - CZ$,
kde značí: $C\check{C}PV_1$...cena časová pneumatik před poškozením [Kč],
 $C\check{C}PV_2$...cena časová pneumatik po opravě poškození (výměně) [Kč].
Došlo-li k poškození mimořádné výbavy, pak:
 $VU = NO + (C\check{C}VM_1 - C\check{C}VM_2) - CZ$,
kde značí: $C\check{C}VM_1$... cena časová mimořádné výbavy vozidla před poškozením,

$CCVM_2$... cena časová mimořádné výbavy vozidla po opravě poškození. Při obojím platí obecný vztah:

$$VU = NO + (CČPV_1 - CČPV_2) + (CČVM_1 - CČVM_2) - CZ.$$

- 9) Jsou-li splněny pouze podmínky písmene a) a c) kroku 6) a zároveň byla technická hodnota některé ze skupin vozidla méně než 40 %, je nutné u této skupiny provést korekci nákladů na materiál (KNM). Výše majetkové újmy se vypočte podle vztahu: $VU = NO - \Sigma KNM - CZ$ [Kč]

Stejně se postupuje v případě, kdy TH celého vozidla před poškozením byla méně než 40 % a byla splněna jen podmínka a) kroku 6).

V případě poškození i pneumatik a prvků mimořádné výbavy se postupuje analogicky podle kroku (8).

Nejsou-li splněny podmínky zjednodušeného výpočtu podle kroku 6), resp. 9), postupuje se následovně:

- 10) Vypočte se technická hodnota a časová cena vozidla po opravě poškození $THVR_2$ a $CČV_2$.
- 11) Stanoví se velikost koeficientu prodejnosti KP_2 a vypočte obvyklá cena vozidla po opravě poškození C_2 .
- 12) Výše majetkové újmy se vypočte podle vztahu: $VU = NO + (C_1 - C_2) - CZ$.
- 13) V případě, že bylo nutno provést korekci nákladů na materiál, vypočte se výše majetkové újmy podle vztahu: $VU = NO - \Sigma KNM + (C_1 - C_2) - CZ$.

5.1.4 Náhrada za zapůjčení vozidla po dobu opravy ^[6,7]

Pokud poškozený potřebuje nutně vozidlo ať už ke své pracovní činnosti či ke svému os. životu, může si v době opravy svého poškozeného vozidla zapůjčit vozidlo jiné. Poškozený však musí nejprve splnit tyto podmínky:

- vypůjčené vozidlo musí být stejného typu jako poškozené vozidlo,
- doba vypůjčení nesmí přesáhnout dobu opravy,
- poškozený musí pojišťovně předložit doklad o délce opravy a fakturu za půjčovné.

Likvidátor pak dle těchto dokladů zjistí, zda druh, typ a provedení vypůjčeného vozidla odpovídá poškozenému vozidlu. Dále zjistí období, po které muselo být vozidlo půjčeno a počet ujetých kilometrů (na základě předložené knihy jízd ze strany poškozeného). Z částky za půjčovné pak odečte náklady odpovídající používání vlastního vozidla (tj. počet ujetých kilometrů vynásobený pevnými náklady na jeden kilometr). Výsledná částka je pak skutečnou škodou. Likvidátor by měl také zjistit, zda vypůjčení náhradního vozidla bylo nutné a zda cena půjčového výrazně nepřesahuje běžné ceny v daném regionu. Pro tyto účely si často pojišťovna od klienta vyžádá žádost o zapůjčení vozidla, kde musí být uveden účel zapůjčení vozidla. Touto cestou se brání nepřiměřeným nákladům, které by pak hradila.

5.1.5 Postup likvidátora při výplatě pojistného plnění ^[6,7]

Pokud druh a výše plnění nevyžaduje osobní projednání s poškozeným, vyrozumí likvidátor poškozeného o výplatě pojistného plnění a částce odškodnění doporučeným dopisem, e-mailem či faxem. Poškozený předá likvidátorovi doklad, kde je uvedeno bankovní spojení nebo adresa, kam se má náhrada škody poukázat. Může také požádat o výplatu v hotovosti. Tento doklad doplní o svůj podpis, kterým stvrzuje, že souhlasí s výší škody a tím i s uspokojením svých nároků z nehody. Jedná-li likvidátor o náhradě s podílovými spoluvlastníky, bude pojistné plnění poukázáno tomu ze spoluvlastníků, který se na pojišťovnu ve věci obrátil. Pokud je náhrada vyšší než 50 000 Kč, musí tento spoluvlastník doložit plnou moc ostatních spoluvlastníků, která ho opravňuje k projednání a přijetí pojistného plnění. Pokud nebude tato plná moc jedním ze spoluvlastníků předložena, nebude provedeno vyplacení náhrady škody. Jde-li o škodu na společném jmění manželů, je likvidátor dle Občanského zákoníku oprávněn jednat s kterýmkoliv z manželů. Při výplatě pojistného plnění postupuje likvidátor stejně jako u podílových spoluvlastníků tzn., že při náhradě nad 50 000 Kč musí jeden z manželů předložit písemný souhlas druhého manžela.

5.2 Likvidace škod na zdraví

V případech, kdy se jedná o škodu na zdraví, je třeba nároky na náhradu škody posuzovat podle § 444 až 449 Občanského zákoníku, kde je přesně vymezeno, jakým způsobem se poškozený odškodní a také v jaké výši. Dle těchto jednotlivých paragrafů pak likvidátor postupuje. Náhradu škody na zdraví můžeme rozdělit na tyto součásti:

- odškodnění za bolest neboli bolestné,
- odškodnění za ztížení společenského uplatnění,
- náhrada účelně vynaložených nákladů spojených s léčením,
- náhrada přiměřených nákladů spojených s pohřbem.

5.2.1 Odškodnění za bolest ^[6,7,12]

Jednou ze součástí náhrady škody na zdraví je bolestné, které se dá charakterizovat jako určitá satisfakce. Poskytuje se jako peněžní částka, která má nahradit bolest způsobenou vytrpěnou bolest. Výše bolestného musí být přiměřená povaze poškození, stejně tak i průběhu léčení. Z bolestného se hradí jak útrapy fyzické, tak i psychické. Existují však také případy, kdy se bolestné nevyplácí.

Mezi tyto případy patří:

- jednoduché duševní reakce na postižení organismu, které jsou přechodného charakteru,
- krátkodobé změny v organismu, které nelze objektivně zjistit a není je třeba ani léčit,
- budoucí bolest a bolest vznikající ze změn, které již předtím existovaly.

Odškodnění za bolest bývá ohodnocena zpravidla lékařem. Jestliže byl poškozený léčen ve více zdravotnických zařízeních, pak posudek podává lékař toho zdravotnického zařízení, v němž byl poškozený naposledy léčen. V tomto posudku pak lékař ohodnotí bolest pomocí příslušného počtu bodů, které jsou stanoveny v zásadách uvedených v oddíle A/I přílohy k vyhlášce Ministerstva zdravotnictví ze dne 30. listopadu 2001 o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění a dle tabulek uvedených v oddíle B/I Za každý bod stanovený

lékařem získá poškozený bolestné ve výši 120 Kč. Sazby bodového hodnocení za bolest u některých úrazů jsou uvedeny v následující tabulce č.5.2.1.1.

Druh úrazu či poranění	Počet bodů	Druh úrazu či poranění	Počet bodů
Povrchní poranění vlasové části hlavy	2	Poranění spojivky a abraze rohovky	20
Zlomenina lebeční klenby-fissura	10	Těžký otřes mozku	60
Zlomenina lebeční spodiny	100	Rozdrcení obličeje	600
Vymknutí čelisti	30	Poranění nervu a drah zrakového nervu	100
Dislokace zubu	10	Poranění hrudní aorty	250
Zlomenina 1.nebo 2. krčního obratle bez dislokace	150	Traumatická amputace ramene a paže v ramenním kloubu	250

Tabulka č.5.2.1.1 – Sazby bodového hodnocení za bolest ^[12]

Lékař může počet bodů uvedených v tabulce B/I zvýšit až o polovinu v těchto případech:

- došlo k infekci rány a s tím i k prodloužení doby léčení,
- poškození na zdraví vyžadovalo bolestivější způsob léčby, kam můžeme zahrnout opakované transfúze,
- při léčbě došlo k zánětu žil, zánětu plic, proleženinám apod.,
- zranění si vyžádalo operační výkon, který není uveden a ohodnocen v základní sazbě pro příslušné poškození.

Pokud dojde současně k více poškozením, z nichž každé postihuje jiný orgán, hodnotí lékař každé zranění zvlášť. V případech, kdy musí být po skončení léčení provedena další operace, náleží poškozenému nové odškodnění za bolest. I toto odškodnění může být lékařem zvýšeno z důvodů, které jsou uvedeny v předchozím odstavci, avšak celková výše odškodnění nesmí přesáhnout částku 40 000 Kč, z níž odškodnění za bolest nesmí být vyšší než 12 000 Kč. K jakémukoliv zvýšení bolestného má pravomoc pouze lékař, nikoli likvidátor. Dojde-li k převýšení 300 bodů, musí být posudek potvrzen přednostou příslušného odborného oddělení. To platí i pro posudky, v nichž je uváděna možnost nápravy či zmírnění následků a pro případy, kdy došlo k souběhu minimálně dvou poškození na zdraví.

Právo na bolestné patří mezi osobní práva poškozeného, z čehož vyplývá, že zaniká jeho smrtí. Nárok na bolestné není nikdy součástí dědického řízení, přestože byl poškozeným uplatněn ještě za jeho života a byl mu soudem přiznán.

5.2.2 Odškodnění za ztížení společenského uplatnění ^[6,7]

Tento typ odškodnění lze považovat za určitou satisfakci, která se poskytuje penězích. Je určena k tomu, aby poškozenému nahradila škodu, která má formu ztížení životního uplatnění v souvislosti s poškozením jeho zdraví. Jde tedy o případy, kdy je poškození zdraví příčinou snížení výdělečné schopnosti poškozeného. Posouzení se provádí, jakmile se poškozeného zdravotní stav dá považovat za ustálený. Odškodňují se trvalé následky, které způsobují omezení možnosti uspokojovat své tělesné potřeby, ztěžují potřebu společenského, uměleckého a sportovního uplatnění, omezují výběr životního partnera, povolání atd. Odškodnění za ztížení společenského uplatnění nelze považovat za odškodnění ztráty na výdělku .

Odškodnění se nevyplácí v těchto případech:

- poškození je pouze přechodného charakteru a vede jen dočasnému ztížení společenského uplatnění. Mezi taková poškození patří zejména nepříznivý zdravotní stav, s jehož zlepšením se dá v krátké době počítat,
- poškození způsobí menší jizvy a drobné kosmetické vady lehčího rázu, které nemohou vést k výraznému omezení společenského uplatnění.

Odškodnění hodnotí ošetřující lékař v bodech podle zásad uvedených v oddíle A/II přílohy k vyhlášce Ministerstva zdravotnictví ze dne 30. listopadu 2001 o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění a dle tabulek uvedených v oddíle B/II. Jestliže změny spadají pod několik položek tabulky, převezme lékař plně jen změnu nejzávažnější, která je ohodnocena nejvyšším počtem bodů a ostatní změny ohodnotí jen polovinou bodů. Pokud spadají změny pod několik položek, které jsou ohodnoceny stejným počtem bodů, započítá se plnou hodnotou jen jedna z nich. To však neplatí pro ztrátu dolních končetin či jejich částí, kdy se

obě položky sčítají v plné hodnotě. Existuje i možnost, že počet bodů bude zvýšena likvidátorem či soudem. Likvidátor může počet bodů zvýšit maximálně na dvojnásobek v případech, kdy lékař ohodnotí poškození zdraví těžkým stupněm, zatímco soud může tento počet zvýšit o více než dvojnásobek.

Je-li posudek vydáván soukromým lékařem, může být přezkoumávám osobou, která k tomu získá oprávnění od Ministerstva zdravotnictví. V případech, kdy je poškození ohodnoceno více jak 300 body, bere se jako směřodonné a soukromý lékař za toto své rozhodnutí plně odpovídá. Jestliže je možno nepříznivé následky poškození na zdraví zmírnit nebo napravit jednoduchým lékařským zákrokem, má lékař povinnost upozornit poškozeného na tuto možnost. Pokud je počet bodů odpovídající stavu poškozeného po zákroku nižší než před ním, provede se náhrada jen v této výši. To platí i pro situaci, kdy poškozený doporučený zákrok odmítne. Právo na náhradu za ztížení společenského uplatnění je, stejně tak jako právo na bolestné, právem osobním, zaniká smrtí poškozeného a odškodnění nemůže být vyplaceno žádnému z dědiců.

5.2.3 Náhrada účelně vynaložených nákladů spojených s léčením ^[6,7]

Z paragrafu 449 Občanského zákoníku vyplývá, že se při škodě na zdraví hradí také účelně vynaložené náklady na léčení. Jedná se o takové náklady, které jsou poškozeným vynaloženy na zlepšení zdravotního stavu či úplné vyléčení a přitom nejsou hrazeny pojišťovnou.

Mezi tyto náklady řadíme:

- výdaje spojené s přibráním ošetřovatelky,
- odměnu třetí osobě za výpomoc v domácnosti,
- výdaje na různé zdravotnické pomůcky,
- výdaje na vydatnější stravu, která má napomoci k vyléčení.

K tomu, aby poškozenému vypomáhala v domácnosti třetí osoba, musí dát souhlas lékař. Takovouto náhradu lze poskytovat opakovaně a její výše se odvozuje z odměn stanovených

pečovatelům vyhláškou o pečovatelské službě, popřípadě z cen účtovaných firmami, které se zabývají úklidovou činností.

5.2.4 Náhrada přiměřených nákladů spojených s pohřbem ^[6,7]

Pokud dojde k smrti osoby, hradí pojišťovna přiměřené náklady spojené s pohřbem jen v případě, že nebyly uhrazeny z pohřebního poskytovaného dle zákona o státní sociální podpoře. Nárok na náhradu nákladů vzniká tomu, kdo je vynaložil. Do těchto nákladů se zahrnují zejména náklady účtované pohřebním ústavem, cestovní výlohy, hřbitovní poplatky, náklady na zřízení pamětní desky a úpravu hrobu (částka nesmí přesáhnout výši 10 000 Kč) a z jedné třetiny také náklady na smuteční ošacení (ty jsou však hrazeny jen nejbližším příslušníkům rodiny).

5.2.5 Způsob náhrady škody způsobené na zdraví ^[6,7]

Je nutno, abychom od sebe rozlišovali, zda se jedná pouze o újmu na zdraví nebo o újmu na zdraví s následkem smrti osoby. Jedná-li se pouze o újmu na zdraví, hradí se účelně vynaložené náklady spojené s léčením, bolestné, ztráta na výdělku v době i po skončení pracovní neschopnosti a ztráta na důchodu. V případech smrti poškozeného se hradí přiměřené náklady spojené s pohřbem a náklady na výživu pozůstalých, kterou jim pozůstalý poskytoval. Náhrada se poskytuje v penězích a může být vyplacena jednorázově či ve formě pravidelného důchodu (především ztráta na výdělku po skončení pracovní neschopnosti a náhrada na výživu pozůstalých).

5.3 Likvidace škody ve formě ušlého zisku či výdělku ^[6,7]

Dle zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla má poškozený, kromě náhrady škody na zdraví a majetkových škod, nárok na náhradu škody ve formě ušlého zisku nebo výdělku. Ke ztrátě zisku či výdělku může dojít jednak v důsledku

poškození věci, ale také v důsledku poškození zdraví podnikatele. Ušlý zisk lze definovat jako snížení budoucích majetkových hodnot poškozeného v důsledku pojistné události, přestože se dalo očekávat jejich navýšení. Určení výše ušlého zisku bývá velmi obtížné, neboť existuje spousta rozmanitých činností, které jsou soukromými podnikateli provozovány.

Chce-li podnikatel uplatnit nárok na náhradu ušlého zisku, musí předložit tyto doklady:

- poslední daňové přiznání (za rok před vznikem poj. události) k dani z příjmů fyzických nebo právnických osob,
- živnostenský list, výpis z obchodního rejstříku či osvědčení o registraci k dani, aby bylo možno předmět podnikání a datum zahájení podnikání,
- deník, hlavní knihu a účetní uzávěrku za poslední uzavřené období,
- knihu jízd, která musí obsahovat údaje o ujetých kilometrech, datumech a účelech jízd,
- přiznání k dani z přidané hodnoty (jedná-li se o plátce daně z přidané hodnoty).

Kromě výše vyjmenovaných dokladů musí ještě předložit doklady, které prokážou, že by podnikatel v době, kdy nemohl provozovat svou činnost, dosahoval zisku. Za takové doklady mohou být považovány:

- smlouvy s odběrateli na dodávku služeb,
- písemné objednávky na nákup zboží, které v důsledku škody nemohlo být prodáno,
- smlouvy o dlouhodobých kontraktech s odběrateli,
- výsledky výběrového řízení.

Pokud není podnikatel schopen předložit tyto základní doklady, nelze jeho nároky považovat za prokázané a jediná cesta k uplatnění nároku je soudní řízení.

Občanský zákoník rozlišuje tyto typy náhrad:

- náhrada ztráty na výdělku,
- náhrada ztráty na důchodu,
- náhrada nákladů na výživu pozůstalých.

5.3.1 Náhrada ztráty na výděлку ^[6,7,11]

Kompenzací za ztrátu na výděлку je peněžitý důchod, jehož výše je odvozena z průměrného výděлку poškozeného, kterého dosahoval před poškozením. Tento důchod je vyplácen měsíčně ve formě opakujícího se plnění. Při zjišťování průměrné měsíční mzdy se vychází ze zákona č. 1/1992 Sb. o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výděлку. Ztrátu na výděлку lze rozdělit do třech kategorií: ztráta na výděлку po dobu pracovní neschopnosti; ztráta na výděлку po skončení pracovní neschopnosti; ztráta na výděлку při invaliditě.

Výše náhrady za ztrátu na výděлку po dobu pracovní neschopnosti je dána rozdílem mezi průměrným výdělkem poškozeného před poškozením a nemocenským a není omezena žádnou horní hranicí. Náhrada je vyplácena v době od uznání poškozeného práce neschopným až do opětovného uznání práce schopným nebo do přiznání invalidního důchodu. Plnění je většinou vypláceno jednorázově a zpětně, neboť až v okamžiku skončení pracovní neschopnosti lze výši tohoto plnění přesně specifikovat.

Při výpočtu náhrady ztráty na výděлку po skončení pracovní neschopnosti nebo při invaliditě se vychází z rozdílu mezi průměrným výdělkem před poškozením a výdělkem dosahovaným po poškození s případným připočítáním invalidního nebo částečného invalidního důchodu. Plná invalidita může být definována jako pokles schopnosti soustavné výdělečné činnosti nejméně o 66%, částečná invalidita pak jako pokles schopnosti soustavné výdělečné činnosti nejméně o 33%.

5.3.2 Náhrada ztráty na důchodu ^[6,7,11]

Dle § 447a Občanského zákoníku náleží poškozenému náhrada za ztrátu na důchodu v částce, která se rovná rozdílu mezi výší důchodu, na který poškozenému vznikl nárok, a výší důchodu, který by pobíral, pokud by nedošlo ke snížení příjmů v souvislosti s pojistnou událostí a tím i ke snížení vyměřovacího základu pro výpočet důchodu. Pokud se poškozený rozhodne uplatnit svůj nárok, obrátí se likvidátor na Českou správu sociálního zabezpečení a

požádá ji o výpočet fiktivního důchodu poškozeného se zahrnutím náhrady ztráty na výdělků po skončení pracovní neschopnosti. Pokud je vypočtený fiktivní důchod vyšší než důchod skutečný, vzniká poškozenému nárok na náhradu ztráty na důchodu. Výplata náhrada není nijak časově omezena a vyplácí se až do konce života poškozeného.

5.3.3 Náhrada nákladů na výživu pozůstalých ^[6,7,11]

Tento druh pojistného plnění je upraven § 448 Občanského zákoníku, kde je uvedeno, že v případě smrtelného úrazu poškozeného jsou hrazeny náklady na výživu pozůstalých pojišťovnou. Náklady jsou v podstatě vypláceny dvěma skupinám osob. První skupina je tvořena dětmi, manželem či manželkou a rodiči zemřelého, kterým byl povinen výživu poskytovat. Druhou skupinu pak tvoří osoby, kterým zemřelý výživu fakticky poskytoval. Při výpočtu výše náhrady vychází likvidátor z průměrného příjmu zemřelého v období před vznikem nároku. V případech, kdy byl zemřelý podnikatelem, posuzuje se jeho příjem z daňového přiznání. V obou případech se při stanovení výše náhrady musí zohlednit počet členů domácnosti a pro každou osobu se nárok posuzuje samostatně. U dětí se náhrada vyplácí až do doby, kdy si začnou sami vydělávat s tím, že se od vypočtené výše náhrady odečte sirotčí důchod. Manželce je vyplácena až do doby, kdy se znovu neprovdá a od její výše se odečítá vdovský důchod, který pobírá. To samé platí pro manžela v případě úmrtí manželky.

6 Pojistné podvody a znalecké posudky

V současné době se velmi rozmáhá snaha obohatit se na úkor pojišťovny. Podle provedených průzkumů mezi populací ve Velké Británii by o takovémto obohacení uvažovalo přibližně 48 % populace. Podle odborníků toto procento přibližně pasuje rovněž na Českou populaci.

Je potřeba si ale uvědomit, že na celou situaci pak díky principu solidarity, o který se opírá fungování pojistného trhu, doplácí právě a jen ta poctivá část z klientů pojišťoven, kteří se vůči pojišťovně ničeho nedopustili. Zvýšené náklady o neprávem vyplacená pojistná plnění se totiž zcela přirozeně projeví jen navyšováním pojistného pro další období.

Pojistný podvod způsobuje pojišťovnám a paralelně i jejich klientům obrovské finanční ztráty. Kvalifikované odhady expertů hovoří o v průměru 14% podílu neodhalených pojistných podvodů na celkovém vyplaceném pojistném plnění v ČR oproti průměrným 10% ve světě.

Nejvíce pojistných podvodů se dle údajů pojišťoven udává právě v pojištění motorových vozidel. Podle statistik se na celku podílí zhruba 80 %. Napomáhá tomu především rozvoj motorismu, růst pořizovacích cen automobilů a navíc katastrofálně vysoká automobilová kriminalita v České republice.

Mezi nejčastější možnosti, jak klienti podvádějí pojišťovnu patří:

- opakovaná hlášení škod u poškození, za které už bylo vyplaceno pojistné plnění, což je nejčastější způsob podvodu,
- fingované nehody a krádeže vozidel,
- falešné faktury za opravu
- uplatnění vzniklé škody u zaviněné havárie vozidla, které postrádalo havarijní pojištění z povinného ručení automobilu spřízněné osoby.

Mezi další a velmi často využívanou praktiku podvodníků patří pokusy o zainteresování samotného likvidátora na výši pojistného plnění (např. 10 % z pojistného plnění). Právě o

takovýchto podvodech se však ve všech pojišťovnách nerado hovoří konkrétně a ve valné většině případů odhalení tak bývají v pojišťovnách celé kauzy raději zameteny pod koberec. Základem těchto činů je totiž korupční jednání jejich zaměstnanců a to při medializaci dobré jméno pojišťovně rozhodně nedělá.

Významným mezníkem v boji proti pojistným podvodům v ČR byla skutečnost, že při novelizaci trestního zákona v roce 1998 v něm byl zakotven trestný čin „pojistný podvod“ s maximální sazbou odnětí svobody až na 12 let. Uvedené datum lze považovat za významný předěl, který vedl k aktivizaci pojišťoven, ale i orgánů činných v trestním řízení. Tuto skutečnost nejvíce dokládá fakt, že v prvním roce účinnosti zmíněného zákona bylo v ČR zaznamenáno 70 trestných činů pojistného podvodu, v roce 2000 činil tento počet již 408 případů a v roce 2004 dokonce 1015 případů.

Nová legislativa však dala pojišťovnám do ruky ještě jeden účinný nástroj. Totiž, pokud se prokáže, že byť jen část požadované náhrady je nárokována neoprávněně, může pojišťovna odmítnout vyplatit celé pojistné plnění. Všechny velké pojišťovny už dnes také mají specializovaná pracoviště pro boj s podvodem, která využívají rozličných informačních systémů generující skupiny podezřelých škod, pojištěných předmětů i osob.

Pojišťovny se tedy snaží bojovat s pojistnými podvody všemi možnými způsoby. Jako důkaz jejich snahy může posloužit i podepsaná dohoda mezi Českou asociací pojišťoven a Policií České republiky z roku 2005, jejímž cílem je upravení vzájemných vztahů a efektivního spolupůsobení proti páčání trestné činnosti. Výrazné omezení automobilových podvodů by mohl přinést jednotný registr, ve kterém by si pojišťovny měly vyměňovat informace o klientech a jejich nehodách v minulosti. O tomto plánu se již delší dobu mezi pojišťovnami mluví, ale zatím nedošlo k vytvoření takového registru.

Pro číselné vyjádření škod, které by pojišťovnám vznikly, pokud by nedocházelo k objasňování pojistných podvodů může posloužit statistika České asociace pojišťoven, která zaznamenala těsně před koncem minulého roku (2006) 2341 pojistných událostí vzniklých z provozu motorových vozidel, díky nimž si klienti nárokovali odškodnění v celkové výši

341,677 mil. Kč. Díky odhalování podvodů se pak pojišťovnám podařilo uchránit 224,363 mil. Kč, které by jinak musely vyplatit.

Velmi často se také v dnešní době můžeme setkat se znaleckými posudky. Ty jsou vypracovány zejména kvůli:

- posouzení zavinění dopravní nehody (pojišťovna tak získá objektivní posouzení o viníkovi dopravní nehody a zároveň tak klient nemusí přijít o své bonusy, pokud se díky takovému posudku dojde k závěru, že viníkem byl jiný účastník nehody),
- posouzení podezření z pojistného podvodu (dnes se velmi často objevují na pojišťovnách hlášení o dopravních nehodách, u nichž je velmi nepravděpodobné, že k nim vůbec došlo či došlo způsobem, jenž klient pojišťovny uvedl).

K objektivnímu posuzování jsou tedy vypracovávány znalecké posudky, které jsou často doplněny o vyšetřovací pokus, obhlídku místa dopravní nehody znalcem a modelaci průběhu dopravní nehody v počítačových systémech jako je např. PC Crash.

Praktická část

V této části je uveden příklad vyřízení pojistné události, která se vztahuje k dopravní nehodě. Nejprve je zde nastíněn postup policie České republiky, včetně fotodokumentace z dopravní nehody, poté byla událost nahlášena pojišťovně, která vyčíslila škodu a pro důvodné podezření z pojistného podvodu postoupila tuto nehodu soudnímu znalci, aby přezkoumal její průběh a zhodnotil, zda k ní mohlo dojít tak, jak bylo řidičem deklarováno.

7 Dokumentace Policie ČR

7.1 Protokol o dopravní nehodě

Z Protokolu o nehodě v silničním provozu PČR vyplývá mj., že 24.2.2005 v 16⁵⁰ hod. jel poškozený řidič p. Malý s osobním automobilem Volkswagen Touareg po silnici č. 123 ve směru od Milevska na obec Chyšky a při projíždění mírné levotočivé zatáčky uviděl proti sobě jet dosud neznámý automobil, který řídil dosud nezjištěný řidič. Neznámý řidič s nezjištěným vozidlem vjel do protisměru, kde se bočně střetl s osobním automobilem Volkswagen Touareg jehož řidič p. Malý se snažil zabránit střetu tím, že strhl řízení vozidla do pravé strany, kde vjel mimo komunikaci a narazil svou přední částí do stromu. Nezjištěný řidič s dosud neznámým automobilem z místa dopravní nehody ujel, aniž by věc oznámil.

Ke zranění osob nedošlo, technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.

Na vozidle Volkswagen Touareg došlo při dopravní nehodě k poškození v tomto rozsahu: chladič, přední maska, mřížka chladiče, přední nárazník, přední držák reg. značky, přední reg. značka, přední víko motoru, levá přední směrovka, levé přední světlo, pravá přední směrovka, pravé přední světlo, levý přední podběh, deformovaný pravý přední blatník, odřený lak levých předních dveří, levé přední dveře promáčklé, levé přední zrcátko, odřený lak pravých předních dveří, sklo pravých předních dveří, pravé přední zrcátko, možnost poškození motoru, možnost poškození spodní části vozidla.

7.2 Fotodokumentace:

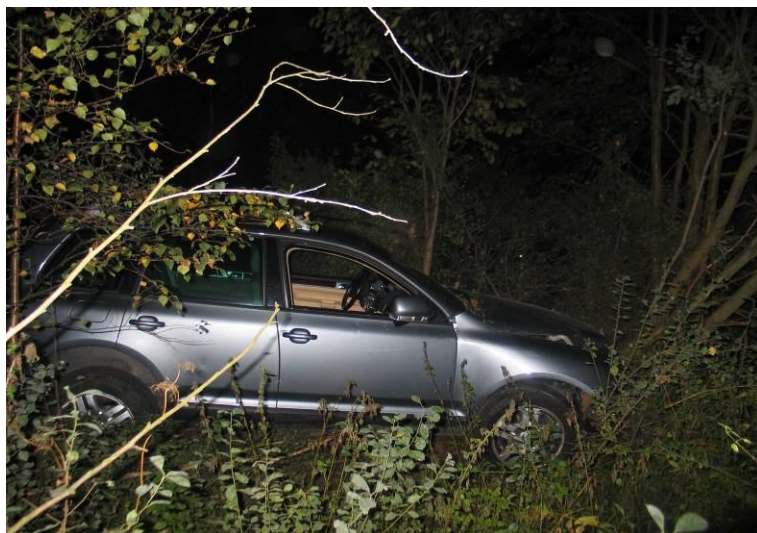
Místo dopravní nehody se zachycením konečné polohy vozidla bylo Policií dokumentováno. Zde bych uvedl jen vybrané fotografie, které posléze poslouží i k vypracování znaleckého posudku.



Obr. č. 1 Konečná poloha vozidla s místem vyjetí mimo vozovku.



Obr. č. 2 Konečná poloha vozidla Volkswagen.



Obr. č. 3 Konečná poloha vozidla VW.



Obr. č. 4 Poloha částí levého zrcátka vozidla Volkswagen.

7.3 Výpovědi účastníků dopravní nehody

V Protokolu o podání vysvětlení ze dne 24.2.2005 pan Malý uvádí mj., že dne 24.2.2005 okolo 16⁵⁰ hodin jel s osobním automobilem VW Touareg. Toto vozidlo je ve vlastnictví manželky. Jel ve směru od Milevska na obec Chyšky. Ve vozidle byl sám, za jízdy byl připoután bezpečnostním pásem a měl rozsvícena potkávací světla. Před ním ani za ním žádná vozidla nejela. Mohl jet rychlostí 60-70 km/hod. Když přešel horizont a jel z mírného kopce v levotočivé zatáčce viděl jak v protisměru jede nějaké vozidlo. Co to bylo za vozidlo neví, byla to asi nějaká dodávka. Jela velmi rychle a hlavně jela uprostřed komunikace. V tu chvíli

se lekl, strhl řízení vpravo a snažil se vyhnout. V tu dobu se střetl levým zpětným zrcátkem vozidla s levou stranou protijedoucího vozidla. Ke střetu došlo v jeho jízdním pruhu. Více vpravo jet ale nemohl, protože již byl na pravé krajnici. Po střetu se opět lekl a strhl řízení ještě více vpravo a vyjel s vozidlem vpravo mimo komunikaci. Když vystoupil z vozidla, tak u něho zastavilo nějaké vozidlo Peugeot 205 červené barvy s přívěsným vozíkem a říkali, že potkali několik set metrů zpátky rychle jedoucí mikrobus světlé barvy. Pán si prý všiml, že v registrační značce bylo písmeno C. Ihned zavolal policii a vyčkal na do jejich příjezdu. Při nehodě ke zranění nedošlo. Vozidlo měl před nehodou v dobrém technickém stavu, řízení i brzdy byly v pořádku. Vozidlo má havarijně pojištěné.

O zavinění dopravní nehody si myslí, že viníkem není, protože se vyhýbal protijedoucímu vozidlu v jeho jízdním pruhu. Jak již uvedl, co to bylo za vozidlo neví a ani reg. značky si nevšiml. Škodu na svém vozidle odhadl přibližně na 100.000,-Kč.

8 Postup pojišťovny

Po nahlášení pojistné události byl jejím vyřízením pověřen likvidátor, který měl za úkol provést fotodokumentaci poškození, která poslouží k posouzení výše odškodnění, které by mělo pokrýt náklady na opravu vozidla. Jelikož se jednalo o neznámého pachatele, povinnost vyplatit pojistné plnění byla převedena na Českou kancelář pojistitelů.

8.1 Fotodokumentace poškození

Po vyproštění vozidla z příkopu a následném odvozu na jiné místo byla likvidátorem pojišťovny provedena fotodokumentace poškození daného vozidla. Zde je opět uvedena jen část fotodokumentace, která zachycuje poškození externích částí vozidla (z důvodu rozsáhlosti celé fotodokumentace při takto velkém poškození).



Obr. č. 5 Pohled na poškození levé přední části.



Obr. č. 6 Pohled na poškození pravé přední části.



Obr. č. 7 Stav poškození levých předních dveří.

8.2 Zápis o poškození motorového vozidla

Po ukončení fotodokumentace provedl likvidátor pojišťovny zápis o poškození mot. vozidla, do kterého uvedl každou součást vozidla, která byla při dopravní nehodě poškozena.

Zápis o poškození motorového vozidla			
Poškozený: Petr Malý		Číslo PÚ: 135498	
IČ/RČ: 650312/2654		RZ/SPZ: 3S2 6498	
Popis poškození	Výměna:	ano	ne
Levé přední + pravé přední nadkolí - prasklé		X	
Horní část pravého předního podběhu – horní nosník - prolomen		X	
Plechový průzor světlometu - prolomen		X	
Pravý přední podběh - deformace			X
Chladičová stěna - prasklá		X	
Výztuha pravého nárazníku - prolomena		X	
Levé přední zpětné zrcátko - zničeno		X	
Pravé přední zpětné zrcátko – prasklé sklo		X	
Čelní sklo - prasklé		X	
Pravé přední dveře - deformace			X
Pravé zadní dveře - deformace			X
Pravý přední okenní sloupek - prasklý			X

Sklo pravých předních dveří - zničeno	X	
Horní část nad pravými předními dveřmi - vrypy	X	
Gumová horní lišta pravých předních dveří - vrypy	X	
Sklo pravých zadních dveří - vrypy	X	
Horní guma pravého střešního nosiče - vytržena	X	
Pravý zadní blatník – sedřen lak		X
Zadní nárazník – sedřen lak		X
Klika pravých předních dveří – sedřen lak		X
Klika pravých zadních dveří – sedřen lak		X
Plato střechy – sedřen lak		X
Pravá přední mlhovka - zničena	X	
Levá přední mlhovka - zničena	X	
Plastový kryt pod motor - prasklý	X	
Pravé + levé přední nosníky - deformace		X
Chladič vody- prasklý držák + deformace	X	
Chladič klimatizace - deformace	X	
Vrtule chladiče - prasklá	X	
Vodní trubice - deformace	X	
Pravé přední rameno - prasklé	X	
Pravá nápravnice - deformace	X	
Kost stabilizátoru - deformace	X	
Pravý přední tlumič - deformace	X	
Spodní plast pod podlahou - prasklý	X	
Pravý práh - deformace		X
2x plasty pravého prahu - sedřeny	X	
Anténní přijímač – prasklý držák	X	
Obal vzduchového filtru - prasklý	X	
Zámek kapoty - deformace	X	
Plastový kryt motoru – horní - prasklý	X	
Horní plast chladičové stěny - prasklý	X	
Olejová nádobka – prasklý držák	X	
Lakovaná lišta chladičové stěny - prasklá	X	
2x plasty pod motor - prasklé	X	
Obal převodovky - uražen	X	
Způsob opravy: Svépomocí		

8.3 Určení celkové škody na vozidle

K určení celkové výše pojistného plnění byl použit systém Audatex, který je k těmto účelům používán velkým počtem pojišťoven a znaleckých ústavů, které mají licenci k oceňování motorových vozidel.

Dle tohoto systému bylo stanoveno pojistné plnění ve výši 476,844 Kč. Při stanovení odškodnění byly brány v úvahu také faktory jako: rok výroby vozidla, počet ujetých kilometrů, vybava vozidla apod.

8.4 Znalecký posudek

Po vyčíslení škody Českou pojišťovnou byla nehoda předána jejímu oboru vnitřní kontroly k přezkoumání. Při přezkoumání byly zjištěny pochybnosti ve výpovědi p. Malého a tím tak vzniklo podezření z pojistného podvodu. Pojišťovna se tedy rozhodla předat celou událost k přezkoumání znaleckému ústavu, který měl na tuto nehodu vytvořit posudek. V tomto posudku žádala pojišťovna znalce o zodpovězení těchto otázek:

1. Koresponduje poškození předmětného osobního motorového vozidla s deklarovaným nehodovým dějem, tak jak byl tento zadokumentován policistou při ohledání na místě DN, zejména pak poškození čelního skla, střešního skla, boků vozidla (“vrypy“ a “záseky“),
2. Korespondují stopy zadokumentované PČR na místě DN s nehodovým dějem a konečným postavením předmětného vozidla,
3. Odpovídá konečné postavení předmětného osobního motorového vozidla deklarovanému nehodovému ději,
4. Odpovídá výše a rozsah stanovené škody likvidací ČP, poškození vozidla tak jak bylo toto poškození zadokumentováno mobilním technikem,
5. Mohl mobilní technik při prohlídce vozidla zjistit a posléze upozornit na nekorespondenci jednotlivých poškození předmětného vozidla,
6. Případně další otázky objasňující vznik a průběh dané PU a s tím i rozsah poškození.

Úkolem znalce tedy bylo na základě předloženého spisového materiálu provést analýzu vzniku a průběhu deklarované dopravní nehody a na základě této analýzy posoudit technickou přijatelnost vzniku a průběhu této nehody včetně vzniku jednotlivých poškození na tomto vozidle.

8.4.1 Použité materiály

K řešení daného problému byly použity tyto hodnoty:

a) podklady spisu PČR,

b) podklady spisu České pojišťovny, a.s. Praha.

Z podkladů Policie České republiky vyplývá mj., že k dopravní nehodě došlo na silnici II. třídy v katastru obce, na dvouproude komunikaci s živičným povrchem, v mírné levotočivé zatáčce, který byl dle fotodokumentace v době nehody suchý, bez závad ve sjízdnosti, večerní doba, viditelnost do dálky nebyla snížena, jedná se o přehledný úsek v místě bez veřejného osvětlení, vozidlo VW Touareg po nehodě zůstalo stát v konečném postavení vpravo mimo komunikaci ve vegetaci.

Z osobní prohlídky vozidla VW Touareg, fotodokumentace a určení rozsahu poškození, které bylo provedeno pracovníkem pojišťovny je dobře patrný charakter a rozsah poškození vozidla.

8.4.2 Odvození průběhu střetu ^[1,2,5]

Po prostudování předloženého spisového materiálu došel znalec k závěru, že vozidlo tov. zn. VW Touareg, rz 4S6 6600 skutečně vyjelo vpravo mimo vozovku a sjelo po travnatém břehu ve směru jízdy od Milevska na Chyšky a pod úrovní komunikace narazilo čelně do stromu, kdy tuto skutečnost potvrzují viditelné jízdní stopy vozidla v travnatém porostu, poškození dřevin v místě střetu, úlomky dřevin na střeše vozidla i zanechané úlomky plastů vozidla v místě střetu. Po prostudování předloženého spisového materiálu však nelze zcela jednoznačně vyloučit ani potvrdit řidičem deklarovaný vznik a průběh této dopravní nehody,

neboť analýzou předloženého spisového materiálu byly zjištěny tyto, níže uvedené skutečnosti:

- I.** Rozborem fotodokumentace pořízené na místě deklarované dopravní nehody s důrazem na zjištění a zadokumentované stopy bylo zjištěno, že mezi protijedoucími vozidly mělo dojít ke střetu a to levého zpětného zrcátka vozidla VW s levou, blíže nespecifikovatelnou částí levého boku nezjištěného vozidla, kdy rychlost vozidla VW byla cca 60-70 km/h, přičemž mělo dojít k deklarovanému poškození zrcátka vozidla VW. Ze zjištěných a zadokumentovaných částí tohoto zrcátka lze vyjádřit pochybnosti o takto deklarovaném střetu, neboť je technicky nepřijatelné, aby se tyto úlomky nacházely téměř v jedné rovině a to jak na levém okraji komunikace (*několik úlomků při sobě*), cca v místě střetu vozidel 3 m od levého okraje vozovky (*úlomky skla zrcátka*) a na pravém okraji komunikace (*část obalu zrcátka*). Tento stav lze označit s ohledem na charakter střetu a pohyb vozidla VW, jako uměle vytvořený.



Obr. č. 8 Poloha částí levého vnějšího zrcátka.

- II.** Na fotodokumentaci z místa DN není viditelný přední nárazník vozidla, který by za daného stavu musel být zaklíněn mezi přední částí vozidla a kmenem stromu. „Nějaká“ blíže nespecifikovatelná část nárazníku je zadokumentován až na fotodokumentaci pořízené pracovníkem pojišťovny.



Obr. č. 9 Část nárazníku vozidla.

- III.** Vozidlo bylo, dle technického průkazu, vybaveno celkem osmi airbagy, ale při deklarované dopravní nehodě nebyl žádný airbag aktivován, kdy tato skutečnost je vzhledem k deklarovanému velkému rozsahu poškození přední části vozidla technicky nepřijatelné.
- IV.** Přední kapota vozidla VW Touareg je poškozena soustavou rýh, směřujících od pravé spodní části kapoty pod úhlem cca 35° až 55° k čelnímu sklu. Vznik těchto rýh nekoresponduje s deklarovaným pohybem vozidla a čelním nárazem na pevnou překážku a rovněž tyto rýhy nemohly technicky vzniknout kontaktem přední kapoty se slabými větvičkami vegetace.



Obr. č. 10 Stav přední kapoty

- V.** Na levých předních dveřích vozidla jsou viditelné defekty, který vznikly působením ostrého předmětu malého průřezu silou působící kolmo na podélnou osu vozidla a nesouvisí s deklarovaným vznikem události.



Obr. č. 11 Stav a rozsah poškození levých předních dveří.

- VI.** Z výpovědi řidiče vyplývá mj., že úsekem před střetem projížděl rychlostí 60 až 70 km/h; viděl, jak v protisměru jede nějaké vozidlo. Co to bylo za vozidlo neví, jelo velmi rychle a hlavně uprostřed komunikace. V tu chvíli se lekl, strhl řízení vpravo a snažil se vyhnout. V tu dobu se střetl levým zpětným zrcátkem vozidla s levou stranou protijedoucího

vozidla. Ke střetu došlo v jeho jízdním pruhu. Více vpravo jet ale nemohl, protože již byl na pravé krajnici. Po střetu se opět lekl a strhl řízení ještě více vpravo a vyjel s vozidlem vpravo mimo komunikaci.

Z rozboru doložené fotodokumentace je patrné, že na vozovce a ani na nezpevněném, travnatém povrchu příkopu nejsou patrné žádné smykové stopy. Z doložené fotodokumentace jsou, na travnatém povrchu, dobře viditelné pouze jízdní stopy v mírném oblouku vedoucí až do konečné polohy. Na travnatém povrchu nejsou patrné žádné smykové a rycí stopy, které při řidičem popisovaném vyhýbacím manévru by při dané rychlosti vozidlo na daném terénu zanechalo.

Ze stop patrných na krajnici a travnatém povrchu znalci vyplývá, že se vozidlo v této sekvenci pohybu pohybovalo do zjištěné konečné polohy malou rychlostí plynule po oblouku.

Z výpovědi řidiče a z ohledání místa DN dále vyplývá, že při řidičem uvedené rychlosti by vozidlo skončilo ve zcela jiné konečné poloze, nelze vyloučit jeho převrácení na travnatém příkopu.

8.4.3 Závěr posudku

Daným úkolem znalce bylo provést analýzu vzniku a průběhu deklarované dopravní nehody na základě předloženého spisového materiálu. Po provedené analýze došel znalec k závěru, že vozidlo VW Touareg skutečně sjelo vpravo pod úroveň komunikace, kde došlo k interakci se stromem. Tento pohyb, vyjetí vozidla vpravo mimo komunikaci však nekoresponduje s řidičem popisovaným vznikem a průběhem nehody, jím uváděnou rychlostí a s celkovým rozsahem poškození os. vozidla VW. Z analýzy doložených podkladů dále vyplynuly skutečnosti, které svědčí o technické nepřijatelnosti deklarované dopravní nehody.

8.4.3.1 Odpovědi na otázky zadané žadatelem o posudek

Odpověď na otázku č. 1 a č. 2

Celkový rozsah poškození neodpovídá nárazu vozidla do stromů, z fotodokumentace policie je patrné, že na vozidle chybí přední nárazník; stav levých a pravých předních dveří – vrypy; velmi, velmi problematické je deklarované poškození přední nápravy a spodní části hnacího agregátu, kdy na trajektorii pohybu vozidla po pravém nezpevněném terénu se nevyskytují žádné pevné překážky (pařezy, kameny, žulové patníky), které by toto poškození mohly způsobit. Tuto skutečnost dále potvrzuje u výška spodní části karoserie a hnacího agregátu nad vozovkou (průjezdny profil), který je u daného typu vozidla určeného i pro jízdu terénem zcela odlišný, než-li u os. vozidla, průjezdny profil je podstatně vyšší.

Odpověď na otázku č. 3

Ze zjištěných a zadokumentovaných stop na travnatém terénu a z konečné polohy vozidla znalci vyplývá, že tyto stopy a konečná poloha neodpovídá řidičem popisovanému nehodovému ději a jím uváděné rychlosti.

Odpověď na otázku č. 4

Odpověď na položenou otázku je velmi problematická. Likvidátor provedl prohlídku vozidla ve zcela nestandardním stavu. Na vozidle, jak vyplývá z fotodokumentace, byly demontovány díly přední části vozidla. Likvidátor shlédl a dokumentoval spoustu dílů základní výbavy a motoru volně ležících mimo vozidlo. Z tohoto zjištění není možné na danou otázku jednoznačně odpovědět.

Odpověď na otázku č. 5

Z výše uvedeného zjištění, nestandardní ho stavu vozidla při prohlídce; ze stavu a rozsahu poškození levých a pravých předních dveří vozidla; ze stavu deklarovaného poškození spodní části hnacího agregátu mohl zkušený a řádně proškolený likvidátor pojmout podezření na nestandardní poškození vozidla VW.

Je tedy patrné, že se v tomto případě jednalo o pojistný podvod a podezření pojišťovny tedy bylo oprávněné. Řidič se v tomto případě pokusil vozidlem, které bylo už předtím poškozeno, nahrát dopravní nehodu s neznámým pachatelem, který z místa nehody ujel. Pojišťovna se rovněž obávala, jestli se na tomto podvodu nepodílel sám likvidátor a proto byla v žádosti uvedena i otázka č.5. Jak z odpovědi vyplývá, dobře proškolený likvidátor by podezření pojal, což však nedokazuje jeho účast na tomto podvodu. Lze se spíše domnívat, že se jednalo o méně zkušeného zaměstnance.

9 Závěr

S provozem motorového vozidla je spjata spousta rizik, vůči kterým se můžeme pojistit. Obecně můžeme pojištění motorových vozidel rozdělit do tří základních odvětví, kterými jsou odpovědnostní pojištění motorových vozidel, havarijní pojištění a úrazové nebo zdravotní pojištění osob cestujících vozidlem. Za nejdůležitější odvětví lze považovat odpovědnostní pojištění motorových vozidel. Zároveň se můžeme setkat s narůstajícím zájmem o havarijní pojištění.

Cílem práce bylo analyzovat postup pojišťovny a poškozeného při vzniku dopravní nehody. Zároveň se práce zaměřuje na zpracování znaleckých posudků, jako možného nástroje k odhalování pojistných podvodů v pojištění motorových vozidel.

Aby mohla být klientovi pojišťovny vyplacena náhrada za škodu, musí nejprve pojistnou událost řádně nahlásit, ať už na předepsaném tiskopisu příslušné pojišťovny nebo pomocí jiných prostředků k tomu určených. Pro registraci pojistné události je pak příslušná ta organizační jednotka či likvidátor, u které je ten účastník, jehož provozem vozidla byla škoda způsobena, pojištěn. Pokud je událost zaregistrována, nastává samotná likvidace škod.

Druhy škod lze rozdělit na tři typy: majetkové škody, škody na zdraví a škody ve formě ušlého zisku či výdělku. Při likvidaci majetkových škod musí být nejprve provedena prohlídka poškozeného vozidla soudním znalcem či expertem v daném oboru, nejčastěji však likvidátorem. Ten po provedení prohlídky a fotodokumentace přistoupí k vyčíslení škody na vozidle. Dle charakteru poškození je pak provedena likvidace nákladů na opravu vozidla rozpočtem či likvidace totálních škod na vozidle. Náhradu škody na zdraví můžeme rozdělit na tyto součásti: odškodnění za bolest neboli bolestné, odškodnění za ztížení společenského uplatnění, náhrada účelně vynaložených nákladů spojených s léčením a náhrada přiměřených nákladů spojených s pohřbem. Při výpočtu výše této náhrady se pro každou z těchto součástí používá jiného postupu. Např. u bolestného se vychází z tabulek, ve kterých je uveden počet

bodů pro jednotlivý druh úrazu či poranění, kdy za každý bod je poškozenému vyplaceno 120 Kč. Kromě náhrady škody na zdraví a majetkových škod má poškozený nárok na náhradu škody ve formě ušlého zisku nebo výdělku, ke které může dojít jednak v důsledku poškození věci, ale také v důsledku poškození zdraví podnikatele. Určení výše takovéto náhrady bývá velmi obtížné, neboť existuje spousta rozmanitých činností, které jsou soukromými podnikateli provozovány.

Kromě pojišťoven a Policie ČR hraje při dopravních nehodách důležitou roli taky často posudek, vypracovaný znalcem. Nejčastěji jsou tyto posudky potřeba při posouzení zavinění dopravní nehody, neboť díky tomuto posudku nemusí často pojišťovna vyplatit pojistné plnění a to z toho důvodu, že se prokáže zavinění dopravní nehody jiným účastníkem dopravní nehody, než bylo určeno Policií. Klient nemusí přijít o své bonusy. Kromě posouzení zavinění je znalec často využíván pro posouzení podezření z pojistného podvodu a posudek tak slouží k potlačení hospodářské kriminality, která je v dnešní době velmi populární. Je potřeba si totiž uvědomit, že na celou situaci pak díky principu solidarity, o který se opírá fungování pojistného trhu, doplácí právě a jen ta poctivá část z klientů pojišťoven, kteří se vůči pojišťovně ničeho nedopustili. Zvýšené náklady o neprávem vyplacená pojistná plnění se totiž zcela přirozeně projeví jen navyšováním pojistného pro další období. Pojistný podvod způsobuje pojišťovnám a paralelně i jejich klientům obrovské finanční ztráty. Nejvíce pojistných podvodů se dle údajů pojišťoven udává právě v pojištění motorových vozidel. Podle statistik se na celku podílí zhruba 80 %. Napomáhá tomu především rozvoj motorismu, růst pořizovacích cen automobilů a navíc katastrofálně vysoká automobilová kriminalita v České republice.

Praktická část diplomové práce ukazuje postup likvidátora a Policie v praxi a zaměřuje se zejména na zpracování znaleckého posudku, který byl vyhotoven na základě žádosti pojišťovny. Pojišťovna při vyřizování pojistné události získala podezření, že se jedná o pojistný podvod a po vyčíslení škody požádala znalecký ústav o vypracování znaleckého posudku. K žádosti byla přiložena fotodokumentace Policie ČR z místa nehody a

fotodokumentace vytvořená likvidátorem. Ze zjištěných a zadokumentovaných stop na travnatém terénu a z konečné polohy vozidla znalec usoudil, že tyto stopy a konečná poloha neodpovídá řidičem popisovanému nehodovému ději a jím uváděné rychlosti, z čehož vyplývá, že se jedná o pojistný podvod. Díky tomuto zjištění tak pojišťovna ušetřila téměř půl milionu korun, které by byly jinak klientovi vyplaceny.

Do budoucna se pak dá v České republice očekávat navýšení cen povinného ručení. Hlavním důvodem růstu by mohly být především vyšší nároky na odškodnění klientů. Dalším důvodem pro navýšení pak může být také to, že sazby v ČR jsou ve srovnání se sazbami v západoevropských zemích EU stále zhruba poloviční (což však může být dáno i vyšší cenovou hladinou v těchto zemích). Kromě zvýšeného povinného ručení lze také očekávat zvýšený boj s pojistnými podvody, kterému by měl napomoci jednotný registr, ve kterém by si pojišťovny měly vyměňovat informace o klientech a jejich nehodách v minulosti. O tomto plánu se již delší dobu mezi pojišťovnami mluví, ale zatím nedošlo k vytvoření takového registru. Lze tedy usuzovat, že je jen otázkou času, než bude něco takového v praxi zavedeno.

10 Seznam použité literatury

- [1] Kasanický, G. a Kohút, P., Analýza Nehôd jednostopových vozidiel. 1.vyd. Žilina: Edis, 2000. ISBN 80-7100-598-3
- [2] Kasanický, G., Kohút, P. a Lukášik, M., Teória pohybu a rázu pri analýze a simulácii nehodového deja. 1.vyd. Žilina: Edis, 2001. ISBN 80-7100-597-5
- [3] Bušta, P. a Příkryl, V., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 1. vyd. Praha, 2004. ISBN 80-902948-1-2
- [4] Krejčíř, P. a Bradáč, A., Znalecký standard č.I/2005 - Oceňování mot. vozidel. 1.vyd. Brno: Cerm, 2004. ISBN 80-7204-370-6
- [5] Bradáč, A. a kol., Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: Cerm, 1997. ISBN 80-7204-057-X
- [6] Hradec, M. a Deutschmann, K., Likvidace pojistných událostí silničních vozidel. 1. vyd. Praha: IBS Expert s.r.o., 2004. ISBN 80-239-0875-8
- [7] Hradec, M., Pojištění odpovědnosti za škodu v likvidační praxi. 1.vyd. Praha: VŠFS, 2001
- [8] Vostatek, J., Sociální a soukromé pojištění. 1. vyd. Praha: Codex Bohemia, 1996. ISBN 80-85963-21-3
- [9] Ducháčková, E., Principy pojištění a pojišťovnictví. 1. vyd. Praha: EKOPRESS, 2003. ISBN 80-86119-67-X
- [10] zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel
- [11] zákon č. 40/1964 Sb. - občanský zákoník
- [12] vyhláška č. 440/2001 Sb. – Ministerstva zdravotnictví o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění
- [13] Česká kancelář pojistitelů [březen 2005]. Dostupné z :<<http://www.cpk.cz/>>
- [14] oficiální stránky Kooperativa a.s. [březen 2005]. Dostupné z :<<http://www.koop.cz>>
- [15] Česká asociace pojistitelů [březen 2005]. Dostupné z :<<http://www.cap.cz>>

Seznam příloh

1. Vymezení pojmů dle zákona č. 168/1999 o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel (1 list)
2. Amortizační stupnice (2 listy)
3. Forma pro znalecký posudek (8 listů)

PŘÍLOHA č. 1

Vymezení pojmů dle zákona č. 168/1999 o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Vozidlem tento zákon rozumí silniční vozidlo, zvláštní vozidlo a trolejbus. Za silniční vozidlo je považováno vozidlo druhu moped, motocykl, tříkolka nebo čtyřkolka, osobní automobil, autobus, nákladní automobil, tahač a přípojná vozidlo. Jako zvláštní vozidlo zmiňuje tento zákon traktor a jeho přípojná vozidla, pracovní stroje a vozidla kategorie R (sněžný skútr, rolba a čtyřkolka určená k přepravě materiálů nebo technologií). Důležité je též zmínit, že za vozidlo se nepovažuje invalidní vozík.

Tuzemským vozidlem se rozumí vozidlo, které je vedeno v evidenci vozidel (podléhá registraci silničních vozidel), nebo vozidlo, které v evidenci není, ale je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm na území České republiky nebo právnické osoby se sídlem na území České republiky.

Cizozemským vozidlem je vozidlo, které je vybaveno cizí státní poznávací značkou nebo je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo právnické osoby se sídlem mimo území české republiky.

Pojistitelem je dle tohoto zákona pojišťovna, která je oprávněna provozovat pojištění odpovědnosti na území ČR, **pojištěným** je ten, na jehož odpovědnost za škodu se toto pojištění vztahuje a **pojistníkem** je osoba, která s pojistitelem uzavřela smlouvu. Za **škodnou událost** je považováno způsobení škody provozem vozidla.

PŘÍLOHA č. 2 – amortizační stupnice

Amortizační stupnice pro:

- osobní a dodávkové automobily, mikrobusey a jejich modifikace (do 9 míst vč, řidiče) do celkové hmotnosti 3 500 kg,
- obytné automobily na podvozcích výše uvedených automobilů,
- skupiny a modifikace všech výše uvedených vozidel.

Základní procentuální srážka za dobu provozu (ZAD)

Doba provozu vozidla (roků)	% srážka v roce provozu pro vozidla do zdvihového objemu 950 cm³	% srážka v roce provozu pro vozidla od zdvihového objemu 951 cm³ do 2.000 cm³	% srážka v roce provozu pro vozidla o zdvihovém objemu od 2.001cm³
1	15	25	33
2	25	33	40
3	33	40	45
4	40	45	50
5	45	50	55
6	50	55	60
7	55	60	65
8	60	65	70
9	65	70	74
10	70	74	78
11	74	78	82
12	78	82	86
13	82	86	90
14	86	90	90
15 a další	90	90	90

Základní procentuální srážka za počet ujetých km (ZAP)

Osobní automobily se zdvihovým objemem válců motoru [cm3]	Rozsah ujetých kilometrů	% srážka za každých 1000 km
		čtyřdobý motor a ostatní skupiny
do 950	do prvních 15.000	1,33
	další	0,67
951 - 2000	do prvních 20.000	1,00
	další	0,50
2001 - 3000	do prvních 30.000	0,67
	další	0,33
nad 3000	do prvních 40.000	0,50
	další	0,25

Pro skupinu dvoudobý motor se pro další výpočet uvažuje vypočtená základní amortizace (průměr srážky za dobu provozu a srážky za počet ujetých kilometrů) násobená koeficientem 1,5. Objem motoru Wankel se pro srovnání násobí koeficientem 2.

Příloha č.3 – forma pro znalecký posudek

List 1

Znalec : (Jméno, adresa).

Adresát : (Název státního orgánu, firmy, jméno občana, adresa).

Znalecký posudek

**o výši majetkové újmy, způsobené poškozením
motorového vozidla**

Počet stran:

Počet předaných vyhotovení:

Znalecký posudek je vypracován s využitím metodiky,
doporučené Znaleckým standardem č. 1/2005.

List 2

0. ÚVOD

Pro znalecké posudky vyžádané státními orgány.

0.1 Opatření (Usnesení)

Uvede se úplná citace opatření (usnesení), kterým byl znalec přibrán, včetně otázek položených znalci.

0.2 Spisové podklady

Ze spisových podkladů předaných státním orgánem znalci pro vypracování znaleckého posudku se uvedou skutečnosti, důležité pro znalecké posouzení.

0.3 Další použité podklady

Uvede se soupis a obsah eventuálních dalších podkladů, které znalec ke zpracování znaleckého posudku použil.

0. ÚVOD

Pro znalecké posudky vyžádané občany, fyzickými a právnickými osobami.

0.1 Žadatel o znalecký posudek

Uvede se název firmy, jméno občana, adresa, forma vyžádání, datum vyžádání a požadovaný termín vypracování znaleckého posudku.

0.2 Účel vyžádání znaleckého posudku

Uvede se účel, pro který je znalecký posudek vyžadován.

0.3 Datum, ke kterému má být výše majetkové újmy stanovena

0.4 Podklady pro vypracování znaleckého posudku

Uvede se soupis a obsah podkladů, které znalec pro vypracování znaleckého posudku použil.

List 3 a následující

1. NÁLEZ

1.1 Identifikace vozidla

Značka a typ vozidla :

Druh vozidla :

Technický průkaz série, číslo : Osvědčení

o TP platné do :

Výrobní číslo vozidla / rok výroby :

VIN nebo výrobní číslo karoserie / rok výroby :

Druh karoserie (nevyplývá-li jednoznačně z typového označení nebo druhu vozidla) :

Výrobní číslo motoru / rok výroby :

Obsah, druh, výkon motoru :

Druh a rozměr pneu prvomontáže :

Schválené změny proti původnímu typu dle TP :

Registrační značka (SPZ) vozidla : Datum

prvního uvedení do provozu : Držitel vozidla :

Počet předchozích držitelů

Stav počítáče ujetých kilometrů :

Údaje o počtu ujetých kilometrů dle sdělení držitele :

Údaje na vozidle s údaji v dokumentaci ne — souhlasí :

Poznámka: Uvádí se, v čem eventuálně nesouhlasí údaje zjištěné na vozidle s údaji v dokumentaci, případně další skutečnosti zjištěné při identifikaci vozidla významné pro stanovení jeho ceny.

1.2 Údaje o opravách a poškozeních vozidla, opravách hlavních skupin, jejich eventuální výměně, a uvedením důvodu opravy (výměny) — stav před poškozením.

1.3 Výbava vozidla

Posouzení, zda dle údajů výrobce pro uvedený typ odpovídá. Z mimořádné výbavy se uvedou prvky, které nejsou zahrnuty ve výchozí ceně vozidla.

1.4 Prohlídka a zkušební jízda

Technický stav vozidla zjištěn prohlídkou dne:

Za účasti:

Zkušební jízda dne:

Vozidlo řídil:

Stav vozovky, atmosférické podmínky:

Stabilita vozidla — v přímé jízdě:

— při brzdění provozní brzdou:

(Eventuálně se uvedou důvody, proč nemohla být zkušební jízda provedena.)

1.5 Technický stav jednotlivých skupin vozidla

Pro každou skupinu se uvede popis skutečného stavu při prohlídce analogicky dle kapitoly 2.1.2 Standardu. Současně se uvede pravděpodobný stav skupin bezprostředně před poškozením se stanovením a zdůvodněním srážek, eventuálně přírážek dle 2.2.2 Standardu pro sloupec (c) tabulky č. 3.1 výpočtu THVR pro stav před poškozením.

1.6 Pneumatiky

Výchozí cena pneu prvomontáže (pláště + duše) :

CNPP = ks x (+) Kč = Kč

Pneumatiky na vozidle — stav před poškozením:

Pneu	LP	PP	LZ	PZ	R
Typ					
Rozměr, označení					
Druh (prvovýroba nebo protektor)					
Dezén (ozn.)					
Výchozí cena pláště [Kč]					
Výchozí cena duše [Kč]					

Celková výchozí cena pneu [Kč]	.				
Technická hodnota před poškozením THP [%]					
Časová cena před poškozením [Kč]					

Celkem časová cena pneu na vozidle před poškozením: $C\check{C}PV_1 = \dots\dots\dots$ Kč.

Posouzení eventuálního poškození pneumatik:

1.7 Mimořádná výbava — stav před poškozením:

Druh, typ	ks	Výchozí cena CNVM [Kč]	Stáří (roků)	Stav při prohlídce	Technická hodnota THVM [%]	Časová cena CCVM [Kč]
Cena časové výbavy mimořádné – CCVM – celkem Kč						

Posouzení eventuálního poškození mimořádné výbavy:

2. POSUDEK

2.1 Stanovení technické hodnoty vozidla a ceny vozidla bezprostředně před poškozením [C₁]

2.1.1 Stanovení redukované technické hodnoty vozidla

2.1.1.1 Výpočet základní amortizace

Doba provozu DP = roků, ZAD = %.

Pramen, eventuální zdůvodnění:

Počet ujetých km PKM = , ZAP = %.

Pramen, eventuální zdůvodnění:

Aritmetický průměr ZA =

(eventuálně odděleně pro skupiny s odlišnou DP, PKM).

2.1.1.2 Výpočet redukované technické hodnoty vozidla

Skupina	(a) THSN [%]	(b) ZA před zením [%]	(c) Technický stav před poško- zením ± [%]	(d) THS ₁ před poško- zením [%]	(e) PDS [%]	(f) PTHS ₁ před poško- zením [%]	(g) THS ₂ po opravě poškození [%]	(h) PTHS ₂ po opravě poškození [%]
Součet THVR ₁ =						%	THVR ₂ =	%

2.1.2 Výchozí cena vozidla

Výše výchozí ceny vozidla CN = Kč

Pramen, eventuální zdůvodnění:

2.1.3 Výpočet časové ceny vozidla před poškozením CCV₁

Výchozí cena	CN	Kč
Výchozí cena pneu prvomontáže	CNPP	Kč
Redukovaná cena vozidla	CR	Kč
Redukovaná technická hodnota vozidla	THVR	%
THVR x CR		Kč
Časová cena pneu na vozidle	CCPV	Kč
Časová cena mimořádné výbavy	CČVM	Kč
Časová cena vozidla	CČV	Kč
Časová cena vozidla po zaokrouhlení		Kč

2.1.4 Výpočet obvyklé ceny vozidla před poškozením C₁

Koeficient prodejnosti vozidla KP₁=

Pramen, eventuální zdůvodnění :

Obvyklá cena vozidla C₁ = CCV₁ x KP₁ = Kč

Obvyklá cena vozidla po zaokrouhlení (vč. DPH) : Kč.....

2.2 Stanovení nákladů na opravu poškození

2.2.1 Popis a zdůvodnění uvažované resp. zhodnocení použité technologie opravy

(Pozn.: V jednoznačných případech, tj. úplná destrukce vozidla, úplný požár, nutnost výměny celých skupin vozidla za továrně nové, zejména u vozidel s nízkou C1 je možno na základě zkušeností znalce bez provedení rozpočtu nákladů na opravu prohlásit, že jde o úplné, totální zničení vozidla. Potom se vynechávají následující části 2.2.2, 2.2.3 a 2.2.4).

2.2.2 Stanovení nákladů na materiál

Vyčíslí se po jednotlivých položkách (s uvedením pramene, ceníkových čísel, názvů dílů, podskupin event. skupin) ceny materiálu potřebného k opravě poškození. Uvádí se odděleně s dílčím součtem materiál na opravu jednotlivých skupin.

2.2.3 Stanovení nákladů na opravářské práce

Vyčíslí se podle ceníků opravářských prací s uvedením pramenů (díl ceníku) číslem položky, názvem pracovního úkonu a částky, s dílčími součty pro jednotlivé skupiny.

(Pozn. k 2.2.2 a 2.2.3 : V případě, že byla oprava již provedena a existují doklady (faktury s materiálovými výdejkami a pracovními lístky), tyto se buď opíší nebo v kopii přiloží k posudku; pak se uvádí jen součty položek souvisejících s opravou po jednotlivých skupinách a zvlášť se uvedou položky nesouvisející s opravou poškození se zdůvodněním. Částky za položky nesouvisející s opravou poškození se do dílčích součtů skupin ani celkových nákladů na opravu neuvažují.)

2.2.4 Celkové náklady na opravu (NO)

Uvede se součet cen za materiál a nákladů na opravářské práce.

2.3 Výpočet ceny použitelných zbytků vozidla (CZ)

2.4 Porovnání nákladů na opravu s cenou vozidla před poškozením

Provede se slovní porovnání C_1 s NO, a to:

Náklady na opravu převyšují obvyklou cenu vozidla před poškozením. Jedná se o úplné —
totální — zničení vozidla – $NO > C$

2.5 Výpočet výše majetkové újmy

Cena vozidla před poškozením	C_1 Kč
Cena zbytků vozidla (odpočet)	CZ	-Kč
Výše majetkové újmy	VUKč

Výše majetkové újmy způsobené poškozením motorového vozidla po
zaokrouhlení:.....Kč

slovy: Kč.

Výše majetkové újmy je vyjádřena v úrovni cen s DPH.

Znalecká doložka

Znalecký posudek jsem podal jako znalec jmenovaný

pro základní obor ekonomika, odvětví ceny a odhady se zvláštní specializací pro oceňování
motorových vozidel.

Znalecký posudek byl zapsán pod poř. č. / znaleckého deníku. Znalečné a
náhradu nákladů účtuji podle připojené likvidace.

Místo a datum

Otisk znalecké pečeti

Jméno a podpis znalce